



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

## SUMÁRIO

### Ministério dos Negócios Estrangeiros

#### Decreto n.º 39/2002:

Aprova a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, adoptada em 28 de Maio de 1999 pela Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, celebrada em Montreal no âmbito da Organização Internacional de Aviação Civil ..... 7422

### Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas

#### Decreto-Lei n.º 268/2002:

Revoga o n.º 4 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho, que estabelece as regras relativas ao reconhecimento das águas minerais naturais e as características e condições a observar nos tratamentos, rotulagem e comercialização das águas minerais naturais e as águas de nascente ..... 7440

#### Decreto-Lei n.º 269/2002:

Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2001/22/CE, da Comissão, de 8 de Março, que estabelece os métodos de colheita de amostras e de análise para o controlo oficial dos teores de chumbo, cádmio, mercúrio e 3-MCPD presentes nos géneros alimentícios ..... 7441

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

### Decreto n.º 39/2002

de 27 de Novembro

Tendo em conta a necessidade urgente de uniformidade e previsibilidade nas regras relativas à responsabilidade em matéria de transporte aéreo internacional de passageiros, bagagem e carga, bem como a importância de assegurar a protecção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional;

Tendo em conta igualmente a conveniência em assegurar um desenvolvimento ordenado das operações de transporte aéreo internacional e um fluxo regular de passageiros, bagagem e mercadorias, em conformidade com os princípios e objectivos da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, celebrada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, de que Portugal é Parte;

Considerando que a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal), assinada em 28 de Maio de 1999, vem modernizar e consolidar o regime jurídico internacional estabelecido pela Convenção de Varsóvia de 1929, e seus vários instrumentos conexos (o chamado «Sistema de Varsóvia»), de que Portugal é também Parte, e que aquela Convenção estabelece novas regras relativas à responsabilidade em matéria de transporte internacional de passageiros, bagagem e carga feito por aeronave mediante remuneração:

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, feita em Montreal em 28 de Maio de 1999, cuja cópia autenticada da versão em língua inglesa e respectiva tradução autenticada em língua portuguesa são publicadas em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Outubro de 2002. — *José Manuel Durão Barroso* — *António Manuel de Mendonça Martins da Cruz* — *Luís Francisco Valente de Oliveira*.

Assinado em 6 de Novembro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 13 de Novembro de 2002.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

#### CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

The States Parties to This Convention:

Recognizing the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the Warsaw Convention, and other related instruments to the harmonization of private international air law;

Recognizing the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

Recognizing the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international car-

riage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution; Reaffirming the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

Convinced that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

have agreed as follows:

#### CHAPTER I

#### General provisions

##### Article 1

##### Scope of application

1 — This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2 — For the purposes of this Convention, the expression «international carriage» means any carriage in which, according to the agreement between the Parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3 — Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4 — This Convention applies also to carriage as set out in chapter v, subject to the terms contained therein.

##### Article 2

##### Carriage performed by State and carriage of postal items

1 — This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in article 1.

2 — In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

3 — Except as provided in paragraph 2 of this article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

## CHAPTER II

**Documentation and duties of the parties relating to the carriage of passengers, baggage and cargo**

## Article 3

**Passengers and baggage**

1 — In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

- a) An indication of the places of departure and destination;
- b) If the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

2 — Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3 — The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4 — The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

5 — Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

## Article 4

**Cargo**

1 — In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.

2 — Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

## Article 5

**Contents of air waybill or cargo receipt**

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- a) An indication of the places of departure and destination;
- b) If the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and
- c) An indication of the weight of the consignment.

## Article 6

**Document relating to the nature of the cargo**

The consignor may be required, if necessary to meet the formalities of customs, police and similar public authorities, to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

## Article 7

**Description of air waybill**

1 — The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.

2 — The first part shall be marked «for the carrier»; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked «for the consignee»; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.

3 — The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.

4 — If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

## Article 8

**Documentation for multiple packages**

When there is more than one package:

- a) The carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;
- b) The consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of article 4 are used.

## Article 9

**Non-compliance with documentary requirements**

Non-compliance with the provisions of articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

## Article 10

**Responsibility for particulars of documentation**

1 — The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.

2 — The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.

3 — Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, the carrier shall indemnify the consignor

against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of article 4.

#### Article 11

##### Evidentiary value of documentation

1 — The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.

2 — Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

#### Article 12

##### Right of disposition of cargo

1 — Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2 — If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

3 — If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

4 — The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

#### Article 13

##### Delivery of the cargo

1 — Except when the consignor has exercised its right under article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

2 — Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

3 — If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

#### Article 14

##### Enforcement of the rights of consignor and consignee

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interest of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

#### Article 15

##### Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties

1 — Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2 — The provisions of articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

#### Article 16

##### Formalities of customs, police or other public authorities

1 — The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.

2 — The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

### CHAPTER III

#### Liability of the carrier and extent of compensation for damage

#### Article 17

##### Death and injury of passengers — Damage to baggage

1 — The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

2 — The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality

or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

3 — If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4 — Unless otherwise specified, in this Convention the term «baggage» means both checked baggage and unchecked baggage.

#### Article 18

##### Damage to cargo

1 — The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2 — However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

- a) Inherent defect, quality or vice of that cargo;
- b) Defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;
- c) An act of war or an armed conflict;
- d) An act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3 — The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4 — The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

#### Article 19

##### Delay

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

#### Article 20

##### Exoneration

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act

or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of article 21.

#### Article 21

##### Compensation in case of death or injury of passengers

1 — For damages arising under paragraph 1 of article 17 not exceeding 100 000 special drawing rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2 — The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

- a) Such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or
- b) Such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

#### Article 22

##### Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo

1 — In the case of damage caused by delay as specified in article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4150 special drawing rights.

2 — In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1000 special drawing rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3 — In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 special drawing rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4 — In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages

concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5 — The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6 — The limits prescribed in article 21 and in this article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

### Article 23

#### Conversion of monetary units

1 — The sums mentioned in terms of special drawing right in this Convention shall be deemed to refer to the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the special drawing right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the special drawing right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the special drawing right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2 — Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of article 22. 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in

round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3 — The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

### Article 24

#### Review of limits

1 — Without prejudice to the provisions of article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of article 23.

2 — If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3 — Notwithstanding paragraph 1 of this article, the procedure referred to in paragraph 2 of this article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

### Article 25

#### Stipulation on limits

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

### Article 26

#### Invalidity of contractual provisions

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

### Article 27

#### Freedom to contract

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

### Article 28

#### Advance payments

In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

### Article 29

#### Basis of claims

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

### Article 30

#### Servants, agents — Aggregation of claims

1 — If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

2 — The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3 — Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

### Article 31

#### Timely notice of complaints

1 — Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of article 3 and paragraph 2 of article 4.

2 — In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3 — Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4 — If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

### Article 32

#### Death of person liable

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

### Article 33

#### Jurisdiction

1 — An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2 — In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3 — For the purposes of paragraph 2:

- a) «Commercial agreement» means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

- b) «Principal and permanent residence» means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

4 — Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case.

#### Article 34

##### Arbitration

1 — Subject to the provisions of this article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.

2 — The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in article 33.

3 — The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4 — The provisions of paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

#### Article 35

##### Limitation of actions

1 — The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2 — The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

#### Article 36

##### Successive carriage

1 — In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2 — In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3 — As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

#### Article 37

##### Right of recourse against third parties

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

### CHAPTER IV

#### Combined carriage

#### Article 38

##### Combined carriage

1 — In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of article 1.

2 — Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

### CHAPTER V

#### Carriage by air performed by a person other than the contracting carrier

#### Article 39

##### Contracting carrier — Actual carrier

The provisions of this chapter apply when a person (hereinafter referred to as «the contracting carrier») as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as «the actual carrier») performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

#### Article 40

##### Respective liability of contracting and actual carriers

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

#### Article 41

##### Mutual liability

1 — The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage per-



formed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2 — The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

#### Article 42

##### Addressee of complaints and instructions

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

#### Article 43

##### Servants and agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

#### Article 44

##### Aggregation of damages

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

#### Article 45

##### Addressee of claims

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

#### Article 46

##### Additional jurisdiction

Any action for damages contemplated in article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

#### Article 47

##### Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this chapter.

#### Article 48

##### Mutual relations of contracting and actual carriers

Except as provided in article 45, nothing in this chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

### CHAPTER VI

#### Other provisions

#### Article 49

##### Mandatory application

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

#### Article 50

##### Insurance

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

#### Article 51

##### Carriage performed in extraordinary circumstances

The provisions of articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

#### Article 52

##### Definition of days

The expression «days» when used in this Convention means calendar days, not working days.

## CHAPTER VII

## Final clauses

## Article 53

## Signature, ratification and entry into force

1 — This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this article.

2 — This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a «regional economic integration organisation» means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a «State Party» or «States Parties» in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of article 1, paragraph 1, *b*), of article 3, paragraph *b*) of article 5, articles 23, 33, 46 and paragraph *b*) of article 57, applies equally to a regional economic integration organisation. For the purpose of article 24, the references to «a majority of the States Parties» and «one-third of the States Parties» shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.

3 — This Convention shall be subject to ratification by States and by regional economic integration organisations which have signed it.

4 — Any State or regional economic integration organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.

5 — Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depository.

6 — This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the depository between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a regional economic integration organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7 — For other States and for other regional economic integration organisations, this Convention shall take effect sixty days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8 — The Depository shall promptly notify all signatories and States Parties of:

- a) Each signature of this Convention and date thereof;
- b) Each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;
- c) The date of entry into force of this Convention;
- d) The date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;
- e) Any denunciation under article 54.

## Article 54

## Denunciation

1 — Any State Party may denounce this Convention by written notification to the depository.

2 — Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the depository.

## Article 55

## Relationship with other Warsaw Convention Instruments

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1) Between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to:

- a) The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);
- b) The Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);
- c) The Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);
- d) The Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);
- e) Additional Protocol nrs. 1 to 3 and Montreal Protocol nr. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol, signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2) Within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs *a*) to *e*) above.

## Article 56

## States with more than one System of Law

1 — If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to

all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2 — Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3 — In relation to a State Party which has made such a declaration:

- a) References in article 23 to «national currency» shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and
- b) The reference in article 28 to «national law» shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

#### Article 57

##### Reservations

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

- a) International carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or
- b) The carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

Done at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.

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

Os Estados Partes na presente Convenção:

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

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

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

Reafirmando a conveniência de assegurar um desenvolvimento ordenado das operações de transporte aéreo internacional e um fluxo regular de passageiros, bagagens e mercadorias, em conformidade com os princípios e objectivos da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, celebrada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944; Convictos de que uma acção colectiva dos Estados atinente a uma maior harmonização e codificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional através da celebração de uma nova Convenção constitui o meio mais adequado de alcançar um justo equilíbrio de interesses;

acordaram nas seguintes disposições:

#### CAPÍTULO I

##### Disposições gerais

##### Artigo 1.º

###### Âmbito de aplicação

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

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

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

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

##### Artigo 2.º

###### Transportes efectuados pelo Estado e transporte de objectos postais

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

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

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

## CAPÍTULO II

### Documentação e deveres das partes referentes ao transporte de passageiros, bagagens e mercadorias

#### Artigo 3.º

##### Passageiros e bagagens

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

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

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

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

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

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

#### Artigo 4.º

##### Mercadorias

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

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

#### Artigo 5.º

##### Teor da carta de porte aéreo ou do recibo da mercadoria

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

- a) A indicação dos pontos de partida e de destino;
- b) Caso os pontos de partida e de destino se situem no território de um único Estado Parte, estando

acordadas uma ou mais escalas no território de outro Estado, a indicação de, pelo menos, uma dessas escalas; e

- c) A indicação do peso da mercadoria.

#### Artigo 6.º

##### Documento relativo à natureza das mercadorias

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

#### Artigo 7.º

##### Descrição da carta de porte aéreo

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

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

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

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

#### Artigo 8.º

##### Documentação para mais de um volume

Caso haja mais do que um volume:

- a) A transportadora da mercadoria tem o direito de exigir que o expedidor passe cartas de porte aéreo separadas;
- b) O expedidor tem o direito de exigir que a transportadora emita recibos da mercadoria separados quando forem utilizados os meios alternativos referidos no n.º 2 do artigo 4.º

#### Artigo 9.º

##### Incumprimento dos requisitos relativos à documentação

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

#### Artigo 10.º

##### Responsabilidade pelos elementos contidos na documentação

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

a pessoa que age em nome do expedidor é também agente da transportadora.

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

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

### Artigo 11.º

#### Valor de prova da documentação

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

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

### Artigo 12.º

#### Direito de dispor da mercadoria

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

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

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

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

### Artigo 13.º

#### Entrega das mercadorias

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

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

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

### Artigo 14.º

#### Exercício dos direitos do expedidor e do destinatário

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

### Artigo 15.º

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

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

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

### Artigo 16.º

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

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

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

## CAPÍTULO III

**Responsabilidade da transportadora e limites da indemnização por danos**

## Artigo 17.º

**Morte e lesão corporal de passageiros — Avaria de bagagens**

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

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

3 — Caso a transportadora admita a perda de bagagem registada ou esta não chegue no prazo de 21 dias a contar da data em que deveria ter chegado, o passageiro pode fazer valer contra a transportadora os direitos decorrentes do contrato de transporte.

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

## Artigo 18.º

**Danos causados a mercadorias**

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

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

- a) Defeito, natureza ou vício próprio da mercadoria;
- b) Embalagem defeituosa da mercadoria, efectuada por pessoa distinta da transportadora, seus trabalhadores ou agentes;
- c) Acto de guerra ou conflito armado;
- d) Acto da autoridade pública executado em conexão com a entrada, saída ou trânsito da mercadoria.

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

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

de um transporte que, segundo as estipulações das partes, se faria por ar, presume-se que tal transporte se realizou no período de transporte aéreo.

## Artigo 19.º

**Atrasos**

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

## Artigo 20.º

**Exoneração**

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

## Artigo 21.º

**Indemnização em caso de morte ou lesão corporal de passageiros**

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

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

- a) Tais danos não foram causados por negligência ou outro acto doloso ou omissão sua ou dos seus trabalhadores ou agentes;
- b) Tais danos foram causados exclusivamente por negligência ou outro acto doloso ou omissão de terceiro.

## Artigo 22.º

**Limites da responsabilidade por atrasos, bagagens e mercadorias**

1 — No transporte de pessoas, em caso de dano causado por atraso, conforme especificado no artigo 19.º, a responsabilidade da transportadora está limitada a 4150 direitos de saque especiais por passageiro.

2 — No transporte de bagagens, a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 1000 direitos de saque especiais por passageiro, salvo declaração especial de interesse

na entrega no destino feita pelo passageiro no momento da entrega da bagagem à transportadora e mediante o pagamento de um montante suplementar eventual. Nesse caso, a transportadora será responsável pelo pagamento de um montante igual ou inferior ao montante declarado, excepto se provar que tal montante é superior ao real interesse do passageiro na entrega no destino.

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

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

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

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

### Artigo 23.º

#### Conversão das unidades monetárias

1 — Os montantes expressos em direitos de saque especiais na presente Convenção referem-se ao direito de saque especial tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão dos montantes em moeda nacional efectuar-se-á, em caso de processo judicial, de acordo com o valor dessa moeda expresso em direitos de saque especiais à data da sentença. O valor

em direitos de saque especiais da moeda de um Estado Parte que seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado em conformidade com o método de valoração aplicado pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença para as suas próprias operações e transacções. O valor em direitos de saque especiais da moeda de um Estado Parte que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado da forma determinada por esse Estado.

2 — No entanto, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja legislação não permita a aplicação das disposições previstas no n.º 1 podem declarar, no momento da ratificação ou adesão ou posteriormente, que o limite da responsabilidade da transportadora prescrito no artigo 21.º é fixado, nas acções judiciais propostas nos seus territórios, num montante de 1 500 000 unidades monetárias por passageiro; de 62 500 unidades monetárias por passageiro no que se refere ao n.º 1 do artigo 22.º; de 15 000 unidades monetárias por passageiro relativamente ao n.º 2 do artigo 22.º; e de 250 unidades monetárias por quilograma no que se refere ao n.º 3 do artigo 22.º Esta unidade monetária corresponde a 75,5 mg de ouro fino de noventa milésimos. Estes montantes podem ser convertidos em moeda nacional em números inteiros. A conversão dos montantes em moeda nacional efectuar-se-á de acordo com a lei do Estado considerado.

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

### Artigo 24.º

#### Revisão dos limites

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

2 — Caso a revisão referida no n.º 1 conclua que o coeficiente de inflação excedeu 10 %, o depositário notificará os Estados Partes da revisão dos limites de res-

ponsabilidade. Tal revisão produzirá efeitos seis meses após a sua notificação aos Estados Partes.

Se, no prazo de três meses a contar da sua notificação aos Estados Partes, uma maioria destes manifestar o seu desacordo, a revisão não produzirá efeitos e o depositário remeterá a questão para uma reunião dos Estados Partes. O depositário notificará imediatamente os Estados Partes da entrada em vigor de qualquer revisão.

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

#### Artigo 25.º

##### Determinação dos limites

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

#### Artigo 26.º

##### Invalidade de cláusulas contratuais

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

#### Artigo 27.º

##### Liberdade contratual

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

#### Artigo 28.º

##### Adiantamentos

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

#### Artigo 29.º

##### Fundamento dos pedidos

No transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, as acções por danos, qualquer que seja o seu fun-

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

#### Artigo 30.º

##### Trabalhadores, agentes — Cumulação de indemnizações

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

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

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

#### Artigo 31.º

##### Prazo de reclamação

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

2 — Em caso de avaria, a pessoa habilitada a receber a bagagem ou mercadoria deve apresentar uma reclamação à transportadora imediatamente após a descoberta da avaria e, o mais tardar, 7 dias a contar da recepção, caso se trate de bagagem registada, e 14 dias a contar da recepção, caso se trate de mercadoria. Em caso de atraso, a reclamação deve ser apresentada, o mais tardar, no prazo de 21 dias a contar da data em que a bagagem ou mercadoria foi colocada à sua disposição.

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

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

#### Artigo 32.º

##### Morte da pessoa responsável

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



## Artigo 33.º

**Jurisdição**

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

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

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

- a) «Acordo comercial», um acordo que não um acordo de agência, celebrado entre transportadoras e relativo à prestação de serviços comuns de transporte aéreo de passageiros;
- b) «Residência principal e permanente», o domicílio fixo e permanente do passageiro à data do acidente. A nacionalidade do passageiro não constituirá um factor determinante a este respeito.

4 — As questões processuais serão reguladas pela lei do tribunal a que compete a acção.

## Artigo 34.º

**Arbitragem**

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

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

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

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

## Artigo 35.º

**Prescrição**

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

2 — O método de cálculo deste prazo será determinado pela lei do tribunal a que compete a acção.

## Artigo 36.º

**Transporte sucessivo**

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

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

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

## Artigo 37.º

**Direito de regresso contra terceiros**

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

## CAPÍTULO IV

**Transporte combinado**

## Artigo 38.º

**Transporte combinado**

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

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

## CAPÍTULO V

**Transporte aéreo efectuado por entidade diferente da transportadora contratual**

## Artigo 39.º

**Transportadora contratual — Transportadora *de facto***

As disposições do presente capítulo são aplicáveis quando uma entidade (a seguir designada «transportadora

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

#### Artigo 40.º

##### Responsabilidade da transportadora contratual e da transportadora *de facto*

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

#### Artigo 41.º

##### Responsabilidade mútua

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

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

#### Artigo 42.º

##### Destinatário das reclamações e instruções

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

#### Artigo 43.º

##### Trabalhadores e agentes

Relativamente ao transporte efectuado pela transportadora *de facto*, todos os seus trabalhadores ou agentes ou os trabalhadores ou agentes da transportadora contratual poderão, se provarem ter agido no exercício das

suas funções, prevalecer-se das condições e limites de responsabilidade aplicáveis, nos termos da presente Convenção, à transportadora à qual estão vinculados, excepto se for provado que agiram de forma a excluir a aplicação dos limites de responsabilidade, tal como previstos na presente Convenção.

#### Artigo 44.º

##### Cumulação de indemnizações

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

#### Artigo 45.º

##### Destinatário dos pedidos

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

#### Artigo 46.º

##### Jurisdição suplementar

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

#### Artigo 47.º

##### Invalidez das disposições contratuais

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

#### Artigo 48.º

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

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

## CAPÍTULO VI

## Outras disposições

## Artigo 49.º

## Aplicação obrigatória

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

## Artigo 50.º

## Seguro

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

## Artigo 51.º

## Transportes efectuados em circunstâncias extraordinárias

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

## Artigo 52.º

## Definição de «dias»

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

## CAPÍTULO VII

## Disposições finais

## Artigo 53.º

## Assinatura, ratificação e entrada em vigor

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

2 — A presente Convenção será igualmente aberta para assinatura pelas organizações regionais de integração económica. Para efeitos da presente Convenção, entende-se por «organização regional de integração económica» as organizações constituídas por Estados soberanos de uma determinada região com competência em certas matérias regidas pela presente Convenção e devidamente autorizadas para assinar, ratificar, aceitar, aprovar ou aderir à mesma. A referência a «Estado Parte» ou «Estados Partes» na presente Convenção, à

excepção do n.º 2 do artigo 1.º, do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º, da alínea b) do artigo 5.º, dos artigos 23.º, 33.º e 46.º e da alínea b) do artigo 57.º, aplica-se igualmente a organizações regionais de integração económica. Para efeitos do disposto no artigo 24.º, a referência a «maioria dos Estados Partes» e a «um terço dos Estados Partes» não será aplicável a organizações regionais de integração económica.

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

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

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

6 — A presente Convenção entrará em vigor no 60.º dia a contar da data de depósito do 30.º instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto do depositário, entre os Estados que depositaram tal instrumento. Um instrumento depositado por uma organização regional de integração económica não será tido em conta para efeitos do presente número.

7 — No que se refere aos restantes Estados ou organizações regionais de integração económica, a presente Convenção produzirá efeitos 60 dias a contar da data de depósito do instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão.

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

- a) De cada assinatura da presente Convenção e respectiva data;
- b) De cada depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, e respectiva data;
- c) Da data de entrada em vigor da presente Convenção;
- d) Da data da entrada em vigor de cada revisão dos limites de responsabilidade estabelecidos na presente Convenção;
- e) Das denúncias a que se refere o artigo 54.º

## Artigo 54.º

## Denúncia

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

2 — A denúncia produzirá efeitos 180 dias a contar da data de recepção de tal notificação pelo depositário.

## Artigo 55.º

## Relações com outros instrumentos da Convenção de Varsóvia

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

- 1) Entre Estados Partes da presente Convenção pelo facto de serem igualmente Partes:
  - a) Na Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de Outubro de 1929 (a seguir designada por Convenção de Varsóvia);

- b) No Protocolo que modifica a Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929, feito na Haia, em 28 de Setembro de 1955 (a seguir designado por Protocolo da Haia);
- c) Na Convenção Complementar à Convenção de Varsóvia, para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional Efectuado por Pessoas Diferentes do Transportador Contratual, assinada em Guadalajara em 18 de Setembro de 1961 (a seguir designada por Convenção de Guadalajara);
- d) No Protocolo de Alteração da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929, com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo da Haia, de 28 de Setembro de 1955, assinado na cidade da Guatemala de 8 de Março de 1971 (a seguir designado por Protocolo da Cidade da Guatemala);
- e) Nos Protocolos adicionais n.ºs 1 a 3 e no Protocolo de Montreal n.º 4, que modificam a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia, ou a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia e pelo Protocolo da Cidade da Guatemala, assinados em Montreal em 25 de Setembro de 1975 (a seguir designados por Protocolos de Montreal); ou

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

#### Artigo 56.º

##### Estados em que vigora mais de uma ordem jurídica

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

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

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

- a) As referências a «moeda nacional» no artigo 23.º referir-se-ão à moeda da unidade territorial desse Estado considerada; e
- b) A referência a «legislação nacional» no artigo 28.º referir-se-á à legislação da unidade territorial desse Estado considerada.

#### Artigo 57.º

##### Reservas

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

- a) Ao transporte aéreo internacional efectuado e explorado directamente por esse Estado Parte para fins não comerciais e no âmbito das suas funções e deveres enquanto Estado soberano; e ou
- b) Ao transporte de pessoas, mercadorias e bagagens para as suas autoridades militares em aeronaves registadas ou alugadas por esse Estado Parte, cuja capacidade total seja reservada por ou em nome de tais autoridades.

Em testemunho do que os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, firmaram a presente Convenção.

Feita em Montreal, em 28 de Maio de 1999, nas línguas inglesa, árabe, chinesa, francesa, russa e espanhola, fazendo fé qualquer dos textos. A presente Convenção ficará depositada nos arquivos da Organização da Aviação Civil Internacional e serão remetidas pelo depositário cópias autenticadas a todos os Estados Partes na presente Convenção, bem como a todos os Estados Partes na Convenção de Varsóvia, no Protocolo da Haia, na Convenção de Guadalajara, no Protocolo da Cidade da Guatemala e nos Protocolos de Montreal.

## MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DESENVOLVIMENTO RURAL E PISCAS

### Decreto-Lei n.º 268/2002

de 27 de Novembro

O Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho, transpôs para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 96/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Outubro, que introduz alterações à Directiva n.º 80/777/CEE, relativa à exploração e comercialização de águas minerais naturais.

Este diploma estabelece as regras relativas ao reconhecimento das águas minerais naturais e as características e condições a observar nos tratamentos, rotulagem e comercialização das águas minerais naturais e as águas de nascente, revogando o Decreto-Lei n.º 283/91, de 9 de Agosto.

O n.º 4 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho, impõe a comercialização das águas minerais naturais e das águas de nascente em quantidades líquidas iguais ou inferiores a 5 l, sendo esta exigência legal de carácter estritamente nacional, uma vez que a Directiva n.º 96/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Outubro, não fixa qualquer capacidade obrigatória para o acondicionamento deste tipo de águas.

No mercado nacional circulam águas minerais naturais e águas de nascente provenientes de outros Estados membros em embalagens de capacidades superiores a 5 l, o que tem efeitos negativos, em termos concorrenciais, para a indústria nacional.

A fim de permitir que a indústria nacional do sector das águas minerais naturais e águas de nascente possa concorrer no mercado em condições idênticas às dos seus congéneres europeus, é necessário revogar o regime legal contido no n.º 4 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho, no que respeita ao acondicionamento das águas minerais naturais e de nascente, permitindo-se a sua comercialização sem se fixarem capacidades obrigatórias para o seu embalamento.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Alteração do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho

É revogado o n.º 4 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de Junho.

#### Artigo 2.º

##### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 19 de Setembro de 2002. — *José Manuel Durão Barroso* — *Carlos Manuel Tavares da Silva* — *Armando José Cordeiro Sevinate Pinto* — *Luís Filipe Pereira* — *Isaltino Afonso de Moraes*.

Promulgado em 6 de Novembro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 13 de Novembro de 2002.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

### Decreto-Lei n.º 269/2002

de 27 de Novembro

O Decreto-Lei n.º 132/2000, de 13 de Julho, ao transpor para o direito nacional as Directivas n.ºs 85/591/CEE, 89/397/CEE e 93/99/CEE, do Conselho, respectivamente de 20 de Dezembro, de 14 de Junho e de 29 de Outubro, estabeleceu as regras aplicáveis ao exercício do controlo oficial dos géneros alimentícios e criou o sistema de normas de qualidade para os laboratórios nacionais acreditados e avaliados efectuarem as análises no âmbito do referido controlo, tendo ainda fixado os critérios a que deve obedecer a validação dos métodos de análise a utilizar no controlo oficial.

O Regulamento (CEE) n.º 315/93, do Conselho, de 8 de Fevereiro, estabelece procedimentos comunitários para os contaminantes presentes nos géneros alimentícios e prevê que, a fim de proteger a saúde pública, devam ser fixados teores máximos para certos contaminantes presentes nos géneros alimentícios.

O Regulamento (CE) n.º 466/2001, da Comissão, de 8 de Março, fixa os teores máximos para certos contaminantes presentes nos géneros alimentícios, nomeadamente para o chumbo, cádmio, mercúrio e 3-monocloropropano-1,2-diol (3-MCPD).

A colheita de amostras desempenha, no entanto, um papel muito importante na obtenção de resultados

representativos para a determinação dos teores de contaminantes que se podem apresentar distribuídos de forma muito heterogénea nos lotes e, por isso, devem fixar-se critérios específicos de amostra e análise a fim de assegurar que os laboratórios encarregues do controlo utilizem métodos de análise com um nível de eficácia comparável.

A Directiva n.º 2001/22/CE, de 8 de Março, que ora importa transpor para a ordem jurídica nacional, estabelece os métodos de colheita de amostras e de análise para o controlo oficial dos teores de chumbo, cádmio, mercúrio e 3-monocloropropano-1,2-diol (3-MCPD) presentes nos géneros alimentícios.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objecto

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2001/22/CE, da Comissão, de 8 de Março, que estabelece os métodos de colheita de amostras e de análise para o controlo oficial dos teores de chumbo, cádmio, mercúrio e 3-MCPD presentes nos géneros alimentícios.

#### Artigo 2.º

##### Métodos de colheita de amostras

As colheitas de amostras para o controlo oficial dos teores de chumbo, cádmio, mercúrio e 3-MCPD são efectuadas de acordo com os métodos descritos no anexo I ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

#### Artigo 3.º

##### Preparação de amostras e métodos de análise

A preparação da amostra e os métodos de análise utilizados para o controlo oficial dos teores de chumbo, cádmio, mercúrio e 3-MCPD nos géneros alimentícios devem satisfazer os critérios descritos no anexo II ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

#### Artigo 4.º

##### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 19 de Setembro de 2002. — *José Manuel Durão Barroso* — *António Manuel de Mendonça Martins da Cruz* — *Carlos Manuel Tavares da Silva* — *Armando José Cordeiro Sevinate Pinto* — *Luís Filipe Pereira*.

Promulgado em 6 de Novembro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 13 de Novembro de 2002.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

## ANEXO I

**Métodos de colheita de amostras para o controlo oficial dos teores de chumbo, cádmio, mercúrio e 3-MCPD em determinados géneros alimentícios.**

1 — Objectivo e âmbito de aplicação. — As amostras destinadas ao controlo oficial dos teores de chumbo, cádmio, mercúrio e 3-MCPD em géneros alimentícios devem ser colhidas em conformidade com os métodos a seguir indicados. As amostras globais assim obtidas devem ser consideradas representativas dos lotes ou dos sublotes de onde provêm. A observância dos teores máximos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 466/2001 será fixada com base nos teores determinados nas amostras de laboratório.

## 2 — Definições:

Lote — uma quantidade identificável de um género alimentício, entregue de uma vez, que apresenta, conforme estabelecido pelo agente responsável, características comuns, tais como a origem, a variedade, o tipo de embalagem, o embalador, o expedidor ou a marcação. No caso do peixe, o respectivo tamanho deve ser também comparável;

Sublote — parte designada de um grande lote para efeitos da aplicação do método de colheita de amostras a essa parte designada. Cada sublote deve ser fisicamente separado e identificável;

Amostra elementar — quantidade de material colhido num só ponto do lote ou do sublote;

Amostra global — a totalidade das amostras elementares colhidas no lote ou no sublote;

Amostra de laboratório — amostra destinada ao laboratório.

## 3 — Disposições gerais:

3.1 — Pessoal. — A colheita de amostras deve ser efectuada por uma pessoa autorizada e qualificada para esse efeito, tal como especificado pelo Estado membro.

3.2 — Produto a amostrar. — Todos os lotes a analisar devem ser amostrados separadamente.

3.3 — Precauções a tomar. — Durante a colheita de amostras e a preparação das amostras de laboratório, devem ser tomadas precauções para evitar qualquer alteração que possa fazer variar o teor de chumbo, cádmio, mercúrio e 3-MCPD ou afectar as análises ou a representatividade da amostra global.

3.4 — Amostras elementares. — Na medida do possível, as amostras elementares devem ser colhidas em diversos pontos do lote ou do sublote. Todas as derrogações dessa regra devem ser assinaladas no registo previsto no n.º 3.8.

3.5 — Preparação da amostra global. — A amostra global é obtida através da mistura das amostras elementares. Deve ter uma massa mínima de 1 kg, a menos que isso não seja viável, por exemplo, quando a amostra consiste numa única embalagem.

3.6 — Subdivisão da amostra global em amostras de laboratório para efeitos de aplicação de medidas executórias de acções em matéria comercial e de processos de arbitragem. — As amostras de laboratório destinadas a aplicação de medidas executórias de acções em matéria comercial e de processos de arbitragem são colhidas das amostras globais homogeneizadas, desde que esse processo esteja em conformidade com as disposições legais em vigor no Estado membro. A dimensão das amostras de laboratório para efeitos de medidas executórias deve ser suficiente para, no mínimo, permitir análises em duplicado.

3.7 — Acondicionamento e envio das amostras globais para laboratório. — Colocar cada amostra global e laboratorial num recipiente limpo, de material inerte, protegendo-a adequadamente de qualquer possível contaminação, da perda de material para análise por absorção na parede interna do recipiente ou de danos durante o transporte. Tomar igualmente todas as precauções necessárias para evitar qualquer modificação da composição da amostra global e laboratorial susceptível de ocorrer durante o transporte ou a armazenagem.

3.8 — Selagem e rotulagem das amostras globais para laboratório. — Cada amostra oficial será selada no local de colheita e identificada segundo as prescrições em vigor nos Estados membros. Para cada colheita de amostra, elaborar um registo que permita identificar sem ambiguidade o lote amostrado e indicar a data e o local da colheita, bem como qualquer informação suplementar que possa ser útil ao analista.

4 — Planos de colheita de amostras. — Idealmente, a colheita de amostras deve ocorrer no ponto em que a mercadoria entra na cadeia alimentar e em que um lote distinto se torna identificável. O método de colheita de amostras aplicado deve assegurar que a amostra global seja representativa do lote a controlar.

4.1 — Número de amostras elementares. — No caso de produtos líquidos para os quais se possa assumir uma distribuição homogénea do contaminante em causa num determinado lote, é suficiente a colheita de uma única amostra elementar por lote, constituindo a amostra global. Deve ser feita uma referência ao número do lote. Os produtos líquidos que contenham proteínas vegetais hidrolisadas (PVH) ou molho de soja líquido devem ser bem agitados ou homogeneizados por outros meios adequados antes de se proceder à colheita da amostra elementar.

Para outros produtos, o número mínimo de amostras elementares a colher do lote é o indicado no quadro n.º 1. As amostras elementares devem ter peso semelhante. Todas as derrogações dessa regra devem ser assinaladas no registo previsto no n.º 3.8.

QUADRO N.º 1

**Número mínimo de amostras elementares a colher do lote**

Peso do lote (em quilogramas)	Número mínimo de amostras elementares a colher
Menos de 50 .....	3
De 50 a 500 .....	5
Mais de 500 .....	10

Caso o lote seja constituído por embalagens individuais, o número de embalagens a recolher para formar a amostra global é o que consta do quadro n.º 2.

QUADRO N.º 2

**Número de embalagens (amostras elementares) a colher para formar a amostra global caso o lote consista em embalagens individuais.**

Número de embalagens ou unidades no lote	Número de embalagens ou unidades a colher
De 1 a 25 .....	Uma embalagem ou unidade.
De 26 a 100 .....	Cerca de 5%, pelo menos duas embalagens ou unidades.

Número de embalagens ou unidades no lote	Número de embalagens ou unidades a colher
Mais de 100 .....	Cerca de 5%, no máximo 10 embalagens ou unidades.

5 — Conformidade do lote ou do sublote com as especificações. — O laboratório de controlo deve analisar a amostra de laboratório para efeitos de medidas executórias através de, pelo menos, duas análises independentes, calculando a média dos resultados. O lote é aceite se a média estiver em conformidade com o respectivo nível máximo tal como estabelecido no Regulamento (CE) n.º 466/2001. Rejeita-se o lote caso a média exceda o respectivo nível máximo.

ANEXO II

**Preparação das amostras e critérios para os métodos de análise utilizados no controlo oficial dos teores de chumbo, cádmio, mercúrio e 3-MCPD em determinados géneros alimentícios.**

1 — Introdução. — O requisito de base é a obtenção de uma amostra para laboratório representativa e homogénea sem a introdução de qualquer contaminação secundária.

2 — Procedimentos específicos de preparação das amostras para as determinações de chumbo, cádmio e mercúrio. — Existem muitos procedimentos específicos satisfatórios para a preparação das amostras que podem ser utilizados para os produtos em causa. Consideram-se satisfatórios os que se encontram descritos no projecto de norma CEN, «Géneros alimentícios — Determinação de elementos vestigiais — Critérios de desempenho e considerações gerais» (a), sem prejuízo de outros poderem ser igualmente válidos.

Qualquer que seja o procedimento utilizado, devem ter-se em conta os seguintes pontos:

Moluscos bivalves, crustáceos e pequenos peixes: quando estes são normalmente comidos inteiros, as vísceras devem ser incluídas no material a analisar;

Produtos hortícolas: só se deve analisar a parte comestível, tendo em conta as exigências do Regulamento (CE) n.º 466/2001.

3 — Método de análise a utilizar pelo laboratório e requisitos de controlo do laboratório:

3.1 — Definições. — Algumas das definições mais frequentemente utilizadas que os laboratórios deverão utilizar são as seguintes:

$r$ =repetibilidade, valor abaixo do qual se pode esperar que a diferença absoluta entre os resultados de dois testes determinados obtidos em condições de repetibilidade (isto é, mesma amostra, mesmo operador, mesmo equipamento, mesmo laboratório e num curto intervalo de tempo) se situe dentro dos limites da probabilidade específica (em princípio 95%), sendo  $r=2,8 \times S_r$ ;

$S_r$ =desvio padrão calculado a partir dos resultados obtidos em condições de repetibilidade;

$RSD_r$ =desvio padrão relativo, calculado a partir dos resultados obtidos em condições de repetibilidade  $[(S_r/\bar{X}) \times 100]$ , fórmula na qual  $\bar{X}$  representa a média dos resultados de todos os laboratórios e amostras;

$R$ =reprodutibilidade, valor abaixo do qual se pode esperar que a diferença absoluta entre os resultados de testes individuais obtidos em condições de reprodutibilidade (isto é, com um material idêntico obtido pelos operadores de diferentes laboratórios utilizando o método de ensaio normalizado) se situe dentro de um certo limite de probabilidade (em princípio 95%);  $R=2,8 \times S_R$ ;

$S_R$ =desvio padrão calculado a partir dos resultados obtidos em condições de reprodutibilidade;

$RSD_R$ =desvio padrão relativo calculado a partir dos resultados obtidos em condições de reprodutibilidade  $[(S_R/\bar{X}) \times 100]$ ;

$HORRAT_r$ =o valor observado de  $RSD_r$  dividido pelo valor de  $RSD_r$  estimado a partir da equação de Horwitz, assumindo que  $r=0,66R$ ;

$HORRAT_R$ =o valor observado de  $RSD_R$  dividido pelo valor de  $RSD_R$  calculado a partir da equação de Horwitz (b).

3.2 — Requisitos gerais. — Os métodos de análise utilizados para o controlo dos géneros alimentícios devem cumprir, na medida do possível, o disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 132/2000, de 13 de Julho.

No que respeita à análise do chumbo no vinho, o método encontra-se descrito no capítulo 35 do anexo do Regulamento (CEE) n.º 2676/90, da Comissão, que determina os métodos de análise comunitários aplicáveis no sector do vinho.

3.3 — Requisitos específicos:

3.3.1 — Análises de chumbo, de cádmio e de mercúrio. — Não se prescrevem métodos específicos para a determinação dos teores de chumbo, cádmio e mercúrio. Os laboratórios devem utilizar um método validado que preencha os critérios de desempenho indicados no quadro n.º 3. Sempre que possível, a validação deve incluir um material de referência certificado nos materiais de teste dos ensaios colectivos.

QUADRO N.º 3

**Crítérios de desempenho para os métodos de análise de chumbo, de cádmio e de mercúrio**

Parâmetro	Valor/comentário
Aplicabilidade .....	Alimentos especificados no Regulamento (CE) n.º 466/2001.
Limite de detecção .....	Não superior a um décimo do valor da especificação referida no Regulamento (CE) n.º 466/2001, excepto se o valor da especificação para o chumbo for inferior a 0,1 mg/kg. Para este último, não superior a um quinto do valor da especificação.
Limite de quantificação ....	Não superior a um quinto do valor da especificação referida no Regulamento (CE) n.º 466/2001, excepto se o valor da especificação para o chumbo for inferior a 0,1 mg/kg. Para este último, não superior a dois quintos do valor da especificação.
Precisão .....	Valores $HORRAT_r$ ou $HORRAT_R$ inferiores a 1,5 no ensaio colectivo de validação.
Recuperação .....	80%-120% (tal como indicado no ensaio colaborativo).
Especificidade .....	Sem interferências matriciais ou espectrais.

3.3.2 — Análise do 3-MCPD. — Não se prescrevem métodos específicos para a determinação dos teores de 3-MCPD. Os laboratórios devem usar um método validado que preencha os critérios de desempenho indicados no quadro n.º 4. Sempre que possível, a validação deve incluir um material de referência certificado nos materiais de teste dos ensaios colectivos. Um método específico foi validado através de um ensaio colectivo e revelou cumprir os requisitos do quadro n.º 4 (c).

QUADRO N.º 4

**Critérios de desempenho para os métodos de análise do 3-MCPD**

Critério	Valor recomendado	Concentração
Amostra «em branco» . . . . .	Inferior ao limite de detecção.	—
Recuperação . . . . .	75 %-110 % . . . . .	Todas
Limite de quantificação . . . . .	10 µg/kg (ou inferior) em relação à matéria seca.	—
Desvio padrão do sinal da amostra «em branco».	Inferior a 4 µg/kg . . . . .	—
Estimativas de precisão interna — desvio padrão de ensaios repetidos com diferentes concentrações.	Inferior a 4 µg/kg . . . . .	20 µg/kg
	Inferior a 6 µg/kg . . . . .	30 µg/kg
	Inferior a 7 µg/kg . . . . .	40 µg/kg
	Inferior a 8 µg/kg . . . . .	50 µg/kg
	Inferior a 15 µg/kg . . . . .	100 µg/kg

3.4 — Estimativa do rigor analítico e cálculo da taxa de recuperação. — Sempre que possível, o rigor das análises deve ser estimado mediante inclusão no processo

analítico de materiais de referência certificados adequados.

As Harmonised Guidelines for the Use of Recovery Information in Analytical Measurement (directrizes harmonizadas para a utilização da informação relativa à taxa de recuperação em medições analíticas) (d), desenvolvidas sob os auspícios da IUPAC/ISO/AOAC, devem ser tidas em conta.

O resultado analítico é registado, corrigido ou não. O modo de registo e a taxa de recuperação devem ser indicados.

3.5 — Normas de qualidade aplicáveis aos laboratórios. — Os laboratórios devem cumprir o disposto no Decreto-Lei n.º 132/2000, de 13 de Julho.

3.6 — Expressão dos resultados. — Os resultados devem ser expressos nas mesmas unidades que os teores máximos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 466/2001.

**Referências**

(a) Projecto de norma prEN 13804, «Foodstuffs — Determination of Trace Elements — Performance Criteria and General Considerations», CEN, Rue de Stassart 36, B-1050 Bruxelas.

(b) W. Horwitz, «Evaluation of Analytical Methods for Regulation of Foods and Drugs», *Anal. Chem.*, n.º 54, 1982, 67A-76A.

(c) «Method of Analysis to Determine 3-Monochloropropane-1,2-Diol in Food and Food Ingredients using Mass Spectrometric Detection», apresentado ao CEN TC 275 e à AOAC International (também disponível como «Report of the Scientific Cooperation task 3.2.6: Provision of validated methods to support the Scientific Committee on Food's recommendations regarding 3-MCPD in hydrolysed protein and other foods»).

(d) «ISO/AOAC/IUPAC, Harmonised Guidelines for the Use of Recovery Information in Analytical Measurement», ed. Michael Thompson, Steven L. R. Ellison, Ales Fajgelj, Paul Willetts and Roger Wood, *Pure Appl. Chem.*, n.º 71, 1999, 337-348.



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

## AVISO

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

Os prazos para reclamação de faltas do *Diário da República* são, respectivamente, de 30 dias para o continente e de 60 dias para as Regiões Autónomas e estrangeiro, contados da data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO (IVA INCLUÍDO 5%)

€ 1,50



*Diário da República Electrónico*: Endereço Internet: <http://www.dr.incm.pt>  
Correio electrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt) • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 57 50



INCM

## IMPRESA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

### LIVRARIAS

- Rua da Escola Politécnica, 135 — 1250-100 Lisboa  
Telef. 21 394 57 00 Fax 21 394 57 50 Metro — Rato
- Rua do Marquês de Sá da Bandeira, 16-A e 16-B — 1050-148 Lisboa  
Telef. 21 330 17 00 Fax 21 330 17 07 Metro — S. Sebastião
- Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099-002 Lisboa  
Telef. 21 383 58 00 Fax 21 383 58 34
- Rua de D. Filipa de Vilhena, 12 — 1000-136 Lisboa  
Telef. 21 781 07 00 Fax 21 781 07 95 Metro — Saldanha
- Avenida de Fernão de Magalhães, 486 — 3000-173 Coimbra  
Telef. 23 985 64 00 Fax 23 985 64 16
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050-294 Porto  
Telef. 22 339 58 20 Fax 22 339 58 23
- Avenida Lusitana — 1500-392 Lisboa  
(Centro Colombo, loja 0.503)  
Telef. 21 711 11 25 Fax 21 711 11 21 Metro — C. Militar
- Rua das Portas de Santo Antão, 2-2/A — 1150-268 Lisboa  
Telef. 21 324 04 07/08 Fax 21 324 04 09 Metro — Rossio
- Loja do Cidadão (Lisboa) Rua de Abranches Ferrão, 10 — 1600-001 Lisboa  
Telef. 21 723 13 70 Fax 21 723 13 71 Metro — Laranjeiras
- Loja do Cidadão (Porto) Avenida de Fernão Magalhães, 1862 — 4350-158 Porto  
Telef. 22 557 19 27 Fax 22 557 19 29
- Loja do Cidadão (Aveiro) Rua de Orlando Oliveira, 41 e 47 — 3800-040 Aveiro  
Força Vouga  
Telef. 23 440 58 49 Fax 23 440 58 64