

DECRETO Nº 2.861, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1998.

Promulga o Protocolo Adicional nº 4, assinado em Montreal, em 25 de setembro de 1975, que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, concluída em Varsóvia em 12 de outubro de 1929, e emendada pelo Protocolo celebrado na Haia, em 28 de setembro de 1955, com a reserva constante do Artigo XXI, parágrafo 1º alínea "a", do referido Protocolo.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso VIII, da Constituição, Considerando que o Protocolo Adicional nº 4, que modifica a Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, concluída em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, e emendada pelo Protocolo celebrado na Haia, em 28 de setembro de 1955, foi assinado em Montreal, em 25 de setembro de 1975; Considerando que o ato multilateral em epígrafe foi oportunamente submetido ao Congresso Nacional, que o aprovou por meio do Decreto Legislativo nº 22, de 28 de maio de 1979, com a reserva constante do Artigo XXI, parágrafo 1º, alínea a, do referido Protocolo;

Considerado que o Protocolo em tela entrou em vigor internacional em 14 de junho de 1998;

Considerando que o Governo brasileiro depositou o Instrumento de Ratificação do referido Protocolo em 27 de julho de 1979, passando o mesmo a vigorar para o Brasil em 14 de junho de 1998;

DECRETA:

Art. 1º O Protocolo Adicional nº 4, assinado em Montreal em 25 de setembro de 1975, que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, concluída em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, e emendada pelo Protocolo celebrado na Haia, em 28 de setembro de 1955, apenso por cópia a este Decreto, deverá ser executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém, ressalvada a reserva constante do Artigo XXI, parágrafo 1º, alínea "a".

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 7 de dezembro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Luiz Felipe Lampreia

Protocolo de Montreal nº 4 que Emenda a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, Emendada pelo Protocolo assinado na Haia em 28 de setembro de 1955 Os Governos abaixo-assinados Considerando que é desejável emendar a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, emendada pelo Protocolo assinado na Haia em 28 de setembro de 1955,

Convieram no seguinte:

CAPÍTULO I

Emendas à Convenção

Artigo I

A Convenção emendada pelas disposições do presente Capítulo é a Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955.

Artigo II

O item 2º do artigo 2 da Convenção é suprimido e substituído pelos itens 2º e 3º seguintes:

"2. No transporte de remessas postais, o transportador só é responsável perante a administração postal competente, em conformidade com as disposições aplicáveis às relações entre os transportadores e as administrações postais.

3. Salvo o disposto no item 2º do presente artigo, as disposições da presente Convenção não se aplicam ao transporte de remessas postais."

Artigo III

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

"Seção III - documentação relativa a mercadorias.

Artigo 5

1 No transporte de mercadorias deve ser emitido um conhecimento aéreo.

2 O emprego de qualquer outro meio que contenha as informações relativas ao transporte a ser executado poderá, mediante consentimento do expedidor, substituir a emissão do conhecimento aéreo. Se esses outros meios forem utilizados, o transportador entregará ao expedidor, quando este solicitar, um recibo da mercadoria que permita a identificação do embarque e o acesso aos dados registrados por esses outros meios.

3 A impossibilidade de utilizar, nos pontos de trânsito e de destino, de outros meios que permitam constatar as informações relativas ao transporte, mencionadas no item 2º do presente artigo, não autorizará o transportador a recusar as mercadorias para transporte.

Artigo 6

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

2 A primeira via que terá a indicação "para o transportador", será assinada pelo expedidor. A segunda via que terá a indicação "para o destinatário", será assinada pelo expedidor e pelo transportador. A terceira via será assinada pelo transportador e por este entregue ao expedidor após o aceite da mercadoria.

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

4 Se o transportador, a pedido do expedidor, emitir o conhecimento aéreo, considera-se, até prova em contrário, que agiu em nome do expedidor.

Artigo 7

Quando houver vários volumes:

a) o transportador de mercadorias tem o direito de solicitar ao expedidor a emissão de conhecimentos aéreos distintos;

b) o expedidor tem o direito de solicitar ao transportador a entrega de recibos distintos, quando forem utilizados os outros meios previstos no item 2º do artigo 5.

Artigo 8

O conhecimento aéreo e o recibo da mercadoria deverão conter:

- a) a indicação dos pontos de partida e destino;
- b) se os pontos de partida e destino estiverem situados no território de uma única Alta Parte Contratante, e, havendo uma ou várias escalas previstas no território de outro Estado, a indicação de uma parte dessas escalas;
- c) o peso da mercadoria.

Artigo 9

A inobservância dos artigos 5 a 8 não afeta nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que será, não obstante, sujeito às regras da presente Convenção, inclusive àquelas relativas ao limite de responsabilidade.

Artigo 10

1 O expedidor é responsável pela exatidão das indicações e declarações relativas à mercadoria feitas por ele ou em seu nome no conhecimento aéreo, bem como por aquelas fornecidas ou feitas por ele ou em seu nome ao transportador para inclusão no recibo da mercadoria ou para inclusão nos registros conservados pelos outros meios previstos no item 2º do Artigo 5. 2 O expedidor é responsável por qualquer dano sofrido pelo transportador ou por qualquer outra pessoa perante a qual o transportador é responsável, em virtude de indicações e declarações irregulares, incompletas ou incorretas fornecidas ou feitas pelo expedidor ou em seu nome.

3 Salvo as disposições dos itens 1º e 2º do presente artigo, o transportador é responsável por qualquer dano sofrido pelo expedidor, ou por qualquer pessoa, perante a qual o expedidor é responsável, em virtude de indicações e declarações irregulares, incorretas ou incompletas feitas pelo transportador ou em seu nome no recibo da mercadoria ou nos registros conservados pelos outros meios previstos no item 2º do artigo 5.

Artigo 11

1 O conhecimento aéreo e o recibo da mercadoria farão fé, salvo prova em contrário, da conclusão do contrato, do recebimento da mercadoria e das condições de transporte neles contidas.

2 As indicações constantes no conhecimento aéreo e no recibo da mercadoria, relativas ao peso, às dimensões e à embalagem da mercadoria, bem como ao número de volumes, farão fé, salvo prova em contrário; às indicações relativas à quantidade, ao volume e ao estado da mercadoria só farão prova contra o transportador se a verificação delas for por ele feita na presença do expedidor e exarada no conhecimento aéreo, ou se tratar de indicações relativas ao estado aparente da mercadoria.

Artigo 12

1 Sob condição de cumprir todas as obrigações decorrentes do contrato de transporte, terá o expedidor o direito de dispor da mercadoria, seja retirando-a do aeroporto de partida ou destino, seja retendo-a em viagem por ocasião de algum pouso, seja fazendo-a entregar no lugar de destino ou durante a viagem a pessoa diferente do destinatário inicialmente indicado, seja exigindo a sua devolução ao aeroporto de partida, contanto que o exercício desse direito não

prejudique o transportador ou os demais expedidores e que ele satisfaça as despesas que daí decorrerem.

2 Se for impossível executar as ordens do expedidor, deverá o transportador avisá-lo imediatamente.

3 Se o transportador der execução às ordens do expedidor sem exigir apresentação da respectiva via do conhecimento aéreo ou do recibo da mercadoria entregue ao expedidor responderá pelo dano que daí resulta para que estiver regularmente de posse do conhecimento aéreo ou do recibo da mercadoria, ressalvado a ação de regresso contra o expedidor.

4 O direito cessa no momento em que começa e do destinatário, de conformidade com o artigo 13. Todavia, se o destinatário recusar a mercadoria, ou se não puder ser encontrado, recobrará o expedidor o seu direito de disposição.

Artigo 13

1 Salvo nos casos indicados no artigo precedente, o destinatário tem o direito de exigir, logo que chegue a mercadoria ao ponto de destino, que o transportador lhe entregue a mercadoria mediante o pagamento da importância dos créditos e cumprimento das condições de transporte.

2 Salvo estipulação em contrário, deverá o transportador avisar o destinatário logo que chegar a mercadoria.

3 Reconhecendo o transportador a perda da mercadoria ou não havendo esta chegado sete dias após a data em que deveria ter chegado, fica o destinatário autorizado a exercer, contra o transportador, os direitos que derivam do contrato de transporte.

Artigo 14

Poderão o expedidor e o destinatário fazer valer todos os direitos que lhe são, respectivamente, conferidos pelos artigos 12 e 13, quer atuem no próprio interesse ou no interesse de terceiros desde que cumpram as obrigações impostas pelo contrato.

Artigo 15

1 Os artigos, 12, 13 e 14 não prejudicarão de maneira alguma as relações do expedidor e do destinatário entre si, nem as relações de terceiros, cujos direitos derivem do expedidor ou do destinatário.

2 Qualquer cláusula derogatória das estipulações dos artigos 12, 13 e 14 deverá constar do conhecimento aéreo ou do recibo da mercadoria.

Artigo 16

1 O Expedidor é obrigado a fornecer as informações e os documentos que sejam necessários para o cumprimento das formalidades de alfândega, de barreira ou de polícia antes da entrega da mercadoria ao destinatário. O expedidor é responsável perante o transportador, por todos os danos que resultarem da falta, insuficiência ou irregularidade dessas informações e documentos, salvo no caso de culpa do transportador ou de seus prepostos.

2 O transportador não é obrigado a examinar se são exatas ou suficientes essas informações e documentos".

Artigo IV

O artigo 18 é suprimido e substituído pelas seguintes disposições:

Artigo 18

1 Responde o transportador pelo dano decorrente de destruição, perda ou avaria de bagagem despachada, desde que o fato que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo.

2 Responde o transportador pelo dano decorrente de destruição, perda ou avaria da mercadoria sob a condição única de que o fato que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo.

3 Entretanto, o transportador não será responsável se provar que a destruição, perda ou avaria da mercadoria resultar exclusivamente de um ou mais dos fatos seguintes:

a) natureza ou vício próprio da mercadoria;

b) embalagem defeituosa da mercadoria feita por pessoa que não o transportador ou seus prepostos;

c) ato de guerra ou conflito armado;

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

4. Transporte aéreo, para o efeito dos itens precedentes é o período durante o qual a bagagem ou as mercadorias se acham sob a guarda do transportador, seja em aeroporto, seja a bordo da aeronave, seja em qualquer outro lugar, em caso de pouso fora do aeroporto.

5 O período do transporte aéreo não abrange nenhum transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora do aeroporto.

Todavia, quando na execução do contrato de transporte aéreo, se efetuar quaisquer desses transportes para o carregamento, a entrega ou a baldeação, presume-se que o dano resultou de fato ocorrido durante o transporte aéreo, salvo prova em contrário.

Artigo V

O Artigo 20 da Convenção é suprimido e substituído pelas seguintes disposições:

"Artigo 20

No transporte de passageiros e de bagagem e no caso de dano ocasionado por atraso no transporte de mercadorias, o transportador não será responsável, se provar que tomou ou tomaram os seus prepostos, todas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano ou que lhes não foi possível tomá-las".

Artigo VI

O artigo 21 da Convenção, é suprimido e substituído pelas seguintes disposições:

1 No transporte de passageiros e de bagagem, se o transportador provar que o dano foi causado por culpa da pessoa lesada ou que esta para ele contribuiu, o tribunal poderá, em conformidade com sua lei, excluir ou atenuar a responsabilidade do transportador.

2 No transporte de mercadorias, o transportador é exonerado total ou parcialmente de responsabilidade na medida em que provar que a culpa da pessoa que pleiteia indenização ou da pessoa da qual deriva seu direito tenha causado o dano ou para ele contribuído".

Artigo VII

No artigo 22 da Convenção:

a) no item 2º alínea a) são suprimidas as palavras "e de mercadorias",

b) após o item 2º alínea a), é acrescentado o seguinte item:

"b) No transporte de mercadorias limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor no momento de confiar os volumes ao transportador e mediante pagamento de uma eventual taxa suplementar. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao valor real da mercadoria".

c) o item 2º, alínea b) passa a ser item 2º alínea C);

d) após o item 5º, é inserido o seguinte item:

"6) As quantias indicadas neste artigo em Direitos Especiais de Saque consideram-se referentes ao Direito Especial de Saque, tal como definido pelo Fundo Monetário Internacional. A conversão destas quantias em moedas nacionais será efetuada, em caso de ação judicial, segundo o valor destas moedas em Direitos Especiais de Saque na data do julgamento. O valor, em Direitos Especiais de Saque, da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que seja membro do Fundo Monetário Internacional, será calculado segundo o método de avaliação adotado pelo Fundo Monetário Internacional para suas operações e transações na data do julgamento. O valor em Direitos Especiais de Saque da moeda nacional de uma Alta Parte Contratante que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado na forma estabelecida por esta Alta Parte Contratante.

Entretanto, os Estados que não sejam membros do Fundo Monetário Internacional e cuja lei não permite a aplicação das disposições do item 2º alínea b) do artigo 22, poderão no momento de ratificação ou de adesão ou a qualquer tempo, declarar que o limite de responsabilidade do transportador em caso de ação judicial em seus territórios, é fixado em 250 unidades monetárias por quilograma. Esta unidade monetária, corresponde a sessenta e cinco miligramas e meio de ouro, ao título de novecentos milésimos de metal fino. Esta quantia se poderá converter em números redondos na moeda nacional de cada país.

A conversão desta quantia em moeda nacional será efetuada segundo a lei do Estado em questão".

Artigo VIII

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

"Artigo 24

No transporte de passageiros e de bagagens, toda ação de responsabilidade, qualquer que seja o título em que se funde, só poderá ser exercida nas condições e limites previstos pela presente Convenção, sem que este fato prejudique a questão relativa às pessoas que têm direito de ação e de seus respectivos direitos.

3.No transporte de mercadorias, toda ação de reparação, qualquer que seja o título em que se funde, seja em razão da presente Convenção, seja em razão de um contrato ou de um ato ilícito, ou por qualquer outra causa, só poderá ser exercida nas condições e limites de responsabilidade previstos na presente Convenção, sem que este fato prejudique a questão relativa às pessoas que têm direito de ação e de seus respectivos direitos. Os limites de responsabilidade constituem um máximo e são intransponíveis quaisquer que sejam as circunstâncias que tenham dado origem à referida responsabilidade".

Artigo IX

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

"Artigo 25

No transporte de passageiros e de bagagem, os limites de responsabilidades previstos no artigo 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, cometida com a intenção de causar dano ou temerariamente, e com consciência de que provavelmente causaria dano; todavia, no caso de ação ou omissão de prepostos, dever-se-á provar, igualmente, que agiram no exercício de suas funções".

Artigo X

O item 3º do Artigo 25 A Convenção é suprimido e substituído pelas seguintes disposições:

"3. No Transporte de passageiros e de bagagem, não se aplicam as disposições dos itens 1º e 2º do presente artigo se for provado que o dano resulta de ação ou omissão do preposto, cometida com a intenção de causar dano ou temerariamente e com consciência que provavelmente causaria dano".

Artigo XI

Após o artigo 30 da Convenção, o seguinte artigo é acrescentado:

"Artigo 30 A

Nenhuma das disposições da presente Convenção prejudica a questão relativamente a que a pessoa responsável, de acordo com a mesma, tenha ou não direito de regresso contra qualquer outra pessoa".

Artigo XII

O artigo 33 da Convenção é suprimido e substituído pelas seguintes disposições:

"Artigo 33

Com exceção do disposto no item 3º do artigo 5, nada impede na presente Convenção que um transportador recuse celebrar contratos de transporte ou que estabeleça normas que não estejam em contradição com as disposições na presente convenção".

Artigo XIII

O artigo 34 da Convenção, é suprimido e substituído pelas seguintes disposições:

"Artigo 34

As disposições dos artigos 3 e 8, inclusive, relativas a documentos de transporte não são aplicáveis ao transporte efetuado em circunstâncias extraordinárias, fora de qualquer operação normal de exploração aérea".

CAPÍTULO II

Âmbito de Aplicação da Convenção Emendada

Artigo XIV

A Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e pelo presente Protocolo, se aplicará ao transporte internacional definido no artigo 1 da Convenção se os pontos de partida e destino se situarem no território de dois Estados partes no presente Protocolo, ou no território de um só Estado parte no presente Protocolo, se houver uma escala prevista no território de outro Estado.

CAPÍTULO III

Disposições Protocolares

Artigo XV

Para as Partes no presente Protocolo, a Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e o presente Protocolo serão considerados e interpretados como um único instrumento e serão designados "Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e pelo Protocolo nº 4 de Montreal de 1975.

Artigo XVI

Até a data de sua entrada em vigor, em conformidade com as disposições do artigo XVIII, o presente Protocolo permanecerá aberto a assinatura por qualquer Estado.

Artigo XVII

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

2 A ratificação do presente Protocolo por parte de um Estado que não seja parte da Convenção de Varsóvia ou por parte de um Estado que não seja parte na Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 importa adesão à Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e pelo Protocolo nº 4 de Montreal de 1975.

3. Os instrumentos de ratificação serão depositados junto ao Governo da República Popular da Polônia.

Artigo XVIII

1 Logo que trinta Estados signatários tiverem depositado os respectivos instrumentos de ratificação do presente Protocolo, este entrará em vigor entre tais Estados, no nonagésimo dia após o depósito do trigésimo instrumento de ratificação. Para cada um dos Estados que ratificarem depois, entrará em vigor no nonagésimo dia após o depósito do seu instrumento de ratificação.

2 Imediatamente após sua entrada em vigor, o presente Protocolo será registrado junto à Organização das Nações Unidas pelo Governo da República Popular da Polônia.

Artigo XIX

1. Após sua entrada em vigor, o presente Protocolo será aberto à adesão de qualquer Estado não-signatário.

2. A adesão ao presente Protocolo por parte de um Estado que não é parte na Convenção de Varsóvia ou por parte de um Estado que não é parte na Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 importa adesão à Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e pelo Protocolo nº 4 de Montreal de 1975.

3. Os instrumentos de adesão serão depositados junto ao Governo da República Popular da Polónia e produzirão efeito no nonagésimo dia após a data deste depósito.

Artigo XX

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

2 A denúncia produzirá efeito seis meses após a data do recebimento da respectiva notificação pelo Governo da República Popular da Polónia.

3 Para as Partes do presente Protocolo, a denúncia da convenção de Varsóvia por uma delas, de acordo com artigo 39 da mesma Convenção ou do Protocolo da Haia, de acordo com seu artigo XXIV, não deverá ser interpretada como denúncia à Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e pelo Protocolo nº 4 de Montreal de 1975.

Artigo XXI

1 O presente Protocolo somente poderá ser objeto das seguintes reservas:

a) qualquer Estado poderá, a qualquer momento, declarar, mediante notificação ao Governo da República Popular da Polônia, que a Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e pelo Protocolo nº 4 de Montreal de 1975 não se aplica ao transporte de pessoas, de bagagem e de mercadorias efetuado por suas autoridades militares, a bordo de aeronaves matriculadas neste Estado e cuja capacidade total tenha sido reservada por estas autoridades ou por conta destas.

b) qualquer Estado poderá declarar, por ocasião de ratificação do Protocolo Adicional nº 3 de Montreal de 1975 ou de adesão ao mesmo, ou posteriormente, que não se obriga às disposições da Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e pelo Protocolo nº 4 de Montreal de 1975, na medida em que tais disposições se aplicam ao transporte de passageiros e de bagagem. Esta declaração produzirá efeito no nonagésimo dias após a data do seu recebimento pelo Governo da República Popular da Polônia.

2. Todo Estado que tenha formulado uma reserva, em conformidade com o item anterior poderá retirá-la, a qualquer momento, mediante notificação ao Governo da República Popular da Polônia.

Artigo XXII

O Governo da República Popular da Polônia informará imediatamente, a todos os Estados Partes na Convenção de Varsóvia ou na Convenção emendada, bem como a todos os Estados Signatários do presente Protocolo ou que a ele aderirem, e à Organização de Aviação Civil Internacional, a data de cada assinatura, a data do depósito de cada instrumento de ratificação ou de adesão, a data da entrada em vigor do presente Protocolo, e qualquer outra informação pertinente.

Artigo XXIII

Para as Partes do presente Protocolo que sejam também Partes na Convenção Complementar da Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional Efetuado por Quem Não Seja Transportador Contratual, assinada em Guadalajara, em 18 de setembro de 1961, (denominada doravante "Convenção de Guadalajara") qualquer referência à "Convenção de Varsóvia" feita na Convenção de Guadalajara se aplica à Convenção de Varsóvia emendada na Haia em 1955 e pelo Protocolo Adicional nº 4 de Montreal de 1975, nos casos em que o transporte efetuado em virtude do contrato mencionado no item b) do artigo 1º da Convenção de Guadalajara for regido pelo presente Protocolo.

Artigo XXIV

Se dois ou mais Estados forem partes do presente Protocolo da Guatemala de 1971 ou no Protocolo Adicional nº 3 de Montreal de 1975, aplicam-se entre eles as seguintes disposições:

a) as disposições resultantes do regime estabelecido pelo presente Protocolo relativas a mercadorias e a remessas postais, prevalecem sobre as disposições resultantes do regime estabelecido pelo Protocolo da Guatemala de 1971 ou pelo Protocolo Adicional nº 3 de Montreal de 1975.

b) as disposições resultantes do regime estabelecido pelo Protocolo da Guatemala de 1971 ou pelo Protocolo Adicional nº 3 de Montreal de 1975, relativas a passageiros e bagagem, prevalecem sobre as disposições resultantes do regime estabelecido pelo presente Protocolo.

Artigo XXV

O presente Protocolo ficará aberto a assinatura até o dia 1º de janeiro de 1976, na sede da Organização de Aviação Civil Internacional, e após esta data até a sua entrada em vigor, de acordo com o artigo XVIII, no Ministério das Relações Exteriores do Governo da República Popular da Polônia. A Organização de Aviação Civil Internacional informará, imediatamente, ao Governo da República Popular da Polônia de qualquer assinatura e da respectiva data, durante o período em que o Protocolo estiver aberto a assinatura, na sede da Organização de Aviação Civil Internacional.

Em fé de que os Plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, assinam o presente Protocolo.

Feito em Montreal, aos vinte e cinco dias do mês de setembro de 1975, em quatro textos autênticos redigidos nas línguas francesa, inglesa, espanhola e russa. Em caso de divergência, fará fé o texto em língua francesa, língua em que foi redigida a Convenção de Varsóvia de 12 de outubro de 1929.