

DA NOVA CONVENÇÃO SOBRE O TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE 29 DE MAIO DE 1999

JOSÉ DA SILVA PACHECO

SUMÁRIO — 1. Da nova convenção de Montreal de 29.06.1999, que atualiza e consolida convenções e protocolos do Sistema de Varsóvia. 2. Das disposições dos sete capítulos da referida Convenção de 1999. 3. Do âmbito de aplicação da referida Convenção. 3.1. Destina-se a aplicar-se ao transporte aéreo internacional. 3.1.1. Do significado de transporte aéreo internacional. 3.1.2. Exclue-se o transporte doméstico. 3.2. Destina-se a aplicar-se ao transporte aéreo contratual. 3.2.1. Do transporte aéreo contratual. 3.2.2 Do instrumento do contrato de transporte aéreo internacional de passageiro e bagagem. 3.2.3 Do instrumento do contrato de transporte aéreo internacional de carga. 3.3 Aplica-se ao transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo. 3.4 Aplica-se ao transporte aéreo sucessivo. 3.5 Aplica-se ao transporte aéreo no caso de transporte combinado. 3.6. Aplica-se ao transporte realizado por transportador de fato autorizado pelo transportador contratual. 3.7 Aplica-se ao transporte remunerado realizado pelo Estado ou entidades estatais. 4. Da Responsabilidade Civil. 5. Das nulidades de cláusulas contratuais. 6. Considerações finais.

1. Da nova Convenção de Montreal, de 29 de maio de 1999, que atualiza e consolida as regras do “Sistema de Varsóvia”

Sob o patrocínio da Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), a Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, realizada em Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999, com a participação de 118 Estados, inclusive do Brasil, examinando os projetos, preparados pelo Comitê Jurídico da OACI e pelo Grupo Especial sobre a modernização do Sistema de Varsóvia, deliberou

adotar nova Convenção para a unificação de certas regras sobre o transporte aéreo internacional.

Essa nova Convenção, concluída em Montreal, em 28 de maio de 1999, foi desde logo aberta à assinatura e ratificação dos Estados, para entrar em vigor no sexagésimo (60^º) dia a contar do depósito do trigésimo (30^º) instrumento de ratificação pelos Estados (art. 53).

Ao entrar em vigor, prevalecerá sobre todas as regras do transporte aéreo internacional, notadamente sobre as: a) da Convenção para a unificação de regras relativas ao transporte aéreo internacional, firmada em Varsóvia, em 12 de Outubro de 1929, denominada “Convenções de Varsóvia”;

b) do Protocolo de Haia, de 28 de Setembro de 1955, que modificou a referida Convenção, cognominado “Protocolo de Haia”;

c) da Convenção de Guadalajara, firmada em 18 de setembro de 1961;

d) do Protocolo de Guatemala, assinado em 8 de maio de 1971;

e) dos Protocolos ns. 1,2,3 e 4 de Montreal, firmados em 25 de setembro de 1975.

Desse modo, como está expresso em seu art. 55, e em seu preâmbulo, a Convenção de Montreal, de 28 de maio de 1999, visou a atualizar e a consolidar a Convenção de Varsóvia, assim como a Convenção de Guadalajara e os Protocolos conexos acima mencionados.

2. Das disposições dos sete capítulos da referida Convenção de 1999.

A nova Convenção é constituída por cinquenta e sete artigos, distribuídos em sete capítulos, respectivamente dedicados: às disposições gerais (arts. 1^º e 2^º); aos documentos e obrigações das partes relativas ao transporte de passageiros, bagagens e de carga (arts. 3^a a 16); à responsabilidade civil do transportador e aos limites de indenização por danos causados (arts. 17 a 38); ao transporte realizado por pessoa distinta do transportador contratual, chamado transportador de fato (arts. 39 a 48); a outras disposições (arts. 49 a 52); e às disposições finais (arts. 53 a 57).

3. Do âmbito de aplicação da Convenção de 29.06.99.

3.1 Destina-se a aplicar-se ao transporte aéreo internacional.

3.1.1. Do significado de transporte aéreo internacional. Para esse efeito, é preciso ter presente que somente se considera “transporte aéreo internacio-

nal” o contratado pelas partes, cujo ponto de partida e destino, haja ou não interrupção ou transbordo, estejam situados no território de dois Estados distintos, que sejam participantes da referida Convenção, ou no território de apenas um Estado, participante da Convenção, desde que prevista escala no território de qualquer outro Estado, ainda que não seja este integrante da Convenção (art. 1º, alínea 2ª).

Assim, por exemplo, considera-se internacional o transporte que o Pêricles contratar com uma empresa aérea: a) partindo do Rio de Janeiro com destino a Nova York;

b) partindo do Rio de Janeiro com destino a Montreal, no Canadá, com escala em nova York;

c) partindo de Porto Alegre com destino a Porto Velho, com escala em Santa Cruz, na Bolívia.

Ficam, pois, sujeitos à Convenção sob exame: a) o transporte internacional remunerado de pessoas, bagagem ou carga, realizada por aeronaves;

b) o transporte gratuito, efetuado em aeronaves, ou empresa de transporte aéreo, como se dá com o transporte de seus próprios funcionários ou de passageiros que viajem por cortesia (art. 1º, alínea 1, in fine), havendo perfeita sintonia com o que dispõe os arts. 256, § 2º e 267, inciso II do CBA;

c) o transporte aéreo realizado por transportador de fato sob as condições previstas no Capítulo V (arts. 1º, alínea 4, 39 a 48).

3.1.2. *Exclue-se o transporte aéreo doméstico.* Não se considera transporte internacional sujeito à referida Convenção, o transporte entre pontos dentro do território de um só Estado, sem escala no território de outro País, ou seja o chamado transporte doméstico de cabotagem, sem escala em outro Estado, como, aliás, determina, coerentemente, o art. 216 do CBA., que reserva às empresas brasileiras o transporte doméstico, realizado dentro do país.

3.2. *Destina-se a aplicar-se ao transporte aéreo de natureza contratual.*

3.2.1. *Do transporte aéreo contratual.* Do exame do art. 1º, alíneas 1 e 2 do texto da Convenção de Montreal, de 1999, verifica-se que, basicamente, aplicar-se-á ao transporte contratado pelas partes, que tenha por objeto a translação remunerada de pessoas, bagagens ou carga, entre pontos situados em diversos países, ou entre ponto do mesmo país, desde que haja escala em qualquer outro Estado.

Como assinalou o art. 1º da Convenção de Guadalajara, de 1961, “transportador contratual” significa a pessoa que, como parte, conclui um contrato

de transporte regido pela Convenção de Varsóvia, com um passageiro, um expedidor ou uma pessoa que atue em nome de um ou outro”.

A Convenção de Montreal, de 1999, igualmente, no art. 39, distinguindo o transportador de fato do transportador contratual, considera este “quando uma pessoa, como parte, celebra um contrato de transporte regido por aquela convenção, com um passageiro ou com um expedidor ou com quem atue em nome de um e de outro”.

O transportador é chamado contratual porque figura como parte de um contrato de transporte aéreo, em que a outra parte, pode ser: a) o passageiro; b) o expedidor de carga; c) a Administração Postal.

Ressaltam-se, pois: a) a sua natureza contratual, que exige para a sua formação, a interveniência de, pelo menos, duas partes: o transportador de um lado e o passageiro ou expedidor de outro;

b) o seu caráter bilateral ou sinalagmático, de que decorrem as obrigações recíprocas: do transportador de transladar pessoas, bagagens ou carga, e do passageiro ou do expedidor de pagar a passagem ou o frete correspondente.

3.2.2 Do instrumento do contrato de transporte aéreo internacional de passageiro e bagagem. Os instrumentos do contrato de transporte aéreo foram simplificados.

Relativamente ao contrato de transporte aéreo de passageiros, impõe o art. 3º apenas: a emissão de um bilhete, individual ou coletivo, que contenha: a) os pontos de partida e destino; b) pelo menos uma escala no território de outro Estado, se os pontos de partida ou de destino, estiverem situados no território de um só Estado.

Com vista a facilitar a utilização de meios eletrônicos, possibilita a sua adoção, em substituição ao documento formal do bilhete, desde que conste as indicações dos pontos de partida e destino ou da escala em qualquer outro país.

Constitui obrigação do transportador, também, emitir um talão de bagagem correspondente a cada volume despachado, a entregar ao passageiro um aviso sobre a responsabilidade civil a que fica sujeito.

Contudo, a falta desses documentos não afeta a existência ou validade do contrato de transporte, principalmente quanto à responsabilidade do transportador.

3.2.3. Do instrumento do contrato de transporte aéreo internacional de carga. O conhecimento de transporte de carga é obrigação do expedidor, em três vias originais (art. 7º), mas, se a pedido do expedidor, vier o transportador a emití-lo, considera-se que o fez, em nome do expedidor. O conteúdo do conhecimento foi, igualmente, simplificado (arts. 4º e 5º).

Entretanto, pode ser exigido do expedidor a indicação da natureza da carga (art. 6º).

A inobservância das disposições dos arts. 4º a 8º, não afeta a existência do contrato de transporte nem a responsabilidade civil do transportador (art. 9º).

O expedidor é responsável pela exatidão das indicações e declarações relativamente à carga e deverá indenizar o transportador pelo prejuízo que lhe causar com suas declarações irregulares (art. 10, alíneas 1 e 2). O transportador, porém, indenizará: a) o expedidor pelos danos que vier a sofrer; b) ou as pessoas, em relação às quais seja o expedidor responsável por causa das indicações ou declarações inexatas, irregulares ou incompletas, feitas pelo transportador ou em seu nome, no recibo de carga, ou nos registros feitos por outros meios, de conformidade com o disposto no art. 10, alínea 3, combinado com o art. 4, alínea 2.

O conhecimento de carga assim como o recibo de carga comprovam, salvo prova em contrário, a celebração do contrato de transporte, as respectivas condições e a aceitação da carga (art. 14, alínea 1). Os enunciados do conhecimento ou do recibo de carga, relativos ao peso, dimensões da embalagem, assim como ao número de pacotes, presumem-se verdadeiros até prova em contrário, mas os referentes à quantidade, ao volume e ao estado da carga não prevalecem contra o transportador, a não ser que este os haja comprovado na presença do expedidor (art. 11, alínea 2).

3.3. Aplica-se ao transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo. Basicamente, como é óbvio, compreende o transporte aéreo internacional contratado, quer tenha por objeto o transporte de pessoas e bagagem, quer o transporte de carga.

Contudo, quando a empresa de transporte aéreo leva em suas aeronaves pessoas, bagagens ou cargas, sem cobrar as respectivas passagens ou o frete correspondente, quer por cortesia, quer por se tratar de seus empregados ou familiares, aplica-se, também, a referida Convenção.

O tratamento dado ao caso, pela Convenção é exatamente o mesmo que lhe dá o CBA, nos arts. 256, § 2º e 267, II, tendo pertinência tudo o que dissemos em comentários a esses dispositivos.

3.4 Aplica-se ao transporte sucessivo. O transporte aéreo internacional, embora realizado por diversos transportadores sucessivos, desde que considerado pelas partes contratantes como único, quer seja objeto de um só contrato ou de uma série deles, sujeita-se à convenção, como único transporte aéreo internacional, não perdendo esse caráter pelo fato de um só contrato ou uma

série deles ser executado, integralmente, no território do mesmo Estado (art. 1º, alínea 3).

É, exatamente, o que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica, no art. 223. Assim, se o Péricles comprar passagem de Porto Alegre para Pequim, pela Varig, por exemplo, ainda que sejam emitidos diversos bilhetes, e sejam alguns destes executados no Brasil, como por exemplo Porto Alegre a São Paulo, e outros, como de Paris a Pequim, sejam executados por outros transportadores, trata-se de transporte único internacional, tal qual comentamos, em nossa obra, sob o n. 455, tendo em vista o art. 223 do CBA.

Quanto à responsabilidade civil, cada transportador, que levar passageiros, bagagem ou carga, será considerado como uma das partes do contrato, no concernente ao transporte por ele efetuado (art. 36, alínea I).

Nesse caso, o passageiro ou a pessoa que tenha direito à indenização, somente poderá exigi-la do transportador que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, salvo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador haja assumido, integralmente a responsabilidade por toda a viagem (art. 36, alínea 2).

Contudo, em se tratando de bagagem ou carga, pode ocorrer o seguinte:

a) o passageiro que perdeu a bagagem ou o expedidor, cuja carga foi avariada ou perdida, pode exigir a reparação do primeiro transportador;

b) o passageiro ou o destinatário da carga pode exigi-la do último transportador;

c) um e outro poderão exigi-la do transportador que haja efetuado o transporte durante o qual houve a perda, avaria, ou atraso.

Esses transportadores serão, solidariamente, responsáveis em relação ao passageiro no caso de bagagem, e em relação ao expedidor ou o destinatário de carga (art. 36, alínea, 3, *in fine*).

3.5 *Transporte combinado*. Verificando-se transporte combinado, que seja realizado, em parte por via aérea, e em parte por qualquer outro meio de transporte, quer seja marítimo, fluvial, ferroviário ou rodoviário, as disposições da Convenção, somente se aplicam ao transporte aéreo, no que se refere à indenização (art. 38, alínea 1).

Entretanto, nada impede que as partes contratantes, ao contratar o transporte combinado, inclua cláusula através de adendo especial, estabelecendo condições relativas aos outros meios de transporte, desde que respeitadas as disposições concernentes ao transporte aéreo (art. 38, alínea 2).

3.6 *Transporte realizado por transportador de fato*. De conformidade com o disposto no art. 1º, alínea 4, aplica-se a Convenção de Montreal de 1999,

também, ao transporte previsto em seu capítulo V, sob as condições nele previstas, ou seja ao transporte realizado pelo transportador de fato.

Quando o transportador contratual celebra um contrato de transporte aéreo internacional com um passageiro ou expedidor de carga, e um outro transportador de fato vem a realizar o referido transporte, sem ser um transportador sucessivo nem contratual, mas com autorização deste, aplicam-se as disposições do Capítulo V da Convenção de Montreal, de 1999.

Desse modo, se um transportador de fato realiza todo ou parte de um transporte que, de acordo com o contrato, a que se refere o art. 39 da Convenção, rege-se consoante suas normas, tanto o transportador contratual quanto o transportador de fato sujeitam-se às disposições convencionais do seguinte modo: a) o transportador contratual, relativamente a todo o transporte previsto no contrato inicial com o passageiro ou expedidor; b) o transportador de fato, com referência ao transporte que, efetivamente, realizar (art. 40).

Prevê-se a solidariedade entre o transportador contratual e o de fato, estabelecendo o art. 41 da Convenção que: 1º) as ações e omissões do transportador de fato e de seus prepostos, considerar-se-ão, também, em relação ao transporte realizado pelo transportador de fato, como ações e omissões do transportador contratual;

2º) as ações e omissões do transportador contratual e de seus prepostos, por outro lado, reputam-se ser, igualmente, do transportador de fato.

Entretanto, tais ações ou omissões não submeterão o transportador de fato a uma responsabilidade excedente às quantias previstas nos arts. 21, 22, 23 e 24 da Convenção.

A menos que o transportador de fato o aceite de modo expreso, não lhe afetarão: a) eventual acordo pelo qual o transportador contratual assumira obrigações não previstas na Convenção;

b) qualquer renúncia de direitos ou defesas previstos pela Convenção;

c) especial declaração de valor prevista no art. 21 da Convenção.

Consoante o disposto no art. 42 da Convenção, “os protestos e instruções, que devam ser dirigidos ao transportador, terão o mesmo efeito, sejam eles dirigidos ao transportador contratual ou ao transportador de fato, salvo as instruções mencionadas no art. 12, relativas ao expedidor, que devem ser dirigidas ao transportador contratual”.

Na hipótese de danos, a ação de responsabilidade civil poderá ser dirigida à escolha do autor, ao transportador de fato ou ao transportador contratual, assim como a ambos. Aplica-se, todavia, a lei do país, onde for ajuizada a ação (arts. 45 e 46).

3.7 *Transporte realizado pelo Estado ou entidades estatais.* De conformidade com o disposto no art. 2º da Convenção, esta se aplica, também, ao transporte realizado pelo Estado ou pelas entidades de direito público, desde que seja transporte de pessoas, bagagem ou carga, mediante remuneração, de caráter internacional.

Assim, nos países em que o Estado se incumbe de explorar e executar o transporte aéreo remunerado, quer diretamente, quer através de entidades estatais descentralizadas, aplica-se-lhe a convenção, sem óbice (art. 2º).

Aliás, nos precisos termos do art. 57, apenas são permitidas reservas à Convenção de Montreal de 1999, no sentido de que ela não se aplique:

a) ao transporte aéreo internacional realizado diretamente pelo Estado, sem escopo comercial, no exercício de suas funções e deveres como Estado soberano;

b) ao transporte de pessoas, bagagens ou cargas, realizado em aeronaves próprias do Estado ou arrendadas por ele, para atender aos seus militares.

4. Da responsabilidade civil do transportador

O transportador é responsável: a) pelo dano causado, em caso de morte ou de lesão corporal de passageiro, ocorrida a bordo da aeronave ou durante as operações de embarque ou desembarque (art. 17);

b) pelo dano causado, no caso de destruição, perda ou avaria da bagagem despachada, ocorrida a bordo da aeronave ou enquanto a bagagem despachada estiver sob a guarda do transportador (art. 17);

c) pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga ocorrida durante o transporte aéreo (art. 18);

d) pelo dano, ocasionado por atraso no transporte aéreo de passageiro, bagagem ou carga (art. 19).

A indenização, até o limite de 100.000 direitos especiais de saque por passageiro, no caso de morte ou lesão corporal, não poderá ser excluída nem limitada (art. 21).

No caso de destruição, perda, avaria ou atraso de bagagem, limita-se a responsabilidade a 1.000 direitos especiais de saque por passageiro, a não ser que tivesse havido declaração especial e pagamento suplementar, por ocasião do contrato de transporte (art. 22, alínea 2).

Em se tratando de dano por atraso no transporte de pessoas, como especificado no art. 19, a responsabilidade do transportador limita-se a 4.150 direitos especiais de saque por passageiro (art. 22, alínea 1).

No transporte de carga, a responsabilidade do transportador, na hipótese de destruição, perda, avaria ou atraso, limita-se à quantia de 17 direitos especiais de saque por quilograma, a menos que tenha sido contratado valor especial (art. 22, alínea 3).

Consoante o disposto no art. 25 da Convenção, todavia, o transportador poderá estipular que o contrato de transporte estará sujeito a limites mais elevados que os previstos, ou que não estará sujeito a qualquer limite de responsabilidade (art. 25).

No transporte de mala postal, o transportador será responsável, unicamente, perante a Administração postal correspondente, de acordo com as normas aplicáveis às relações entre os transportadores e as administrações postais, não se aplicando quanto aos remetentes, as disposições da Convenção (art. 2º, alíneas 2 e 3).

A indenização, objeto da Convenção, refere-se, como acentuamos, à responsabilidade civil, de caráter meramente reparador ou compensatório de eventual dano, não se revestindo de aspecto punitivo ou de natureza penal (art. 29).

Assim, toda ação de indenização de danos, ocorridos no transporte de passageiros, bagagem ou carga, quer seja com fundamento na Convenção de Montreal, no contrato, em ato ilícito, ou em qualquer outra causa, prevalecem as condições e limites de responsabilidade previstos na referida Convenção (art. 29).

Nada impede, porém, que a lei nacional estabeleça pagamentos adiantados, imediatamente, às pessoas legitimadas a pleitear indenização, a fim de satisfazê-las, economicamente, em suas necessidades imediatas, podendo, nesse caso, compensar tais quantias por ocasião do recebimento da indenização, se houver, mas aqueles adiantamentos não importam em reconhecimento de responsabilidade (art. 28).

O direito à indenização extingue-se, no caso de não ser iniciada a respectiva ação, dentro do prazo de dois anos, a partir: a) da data da chegada ao destino; b) do dia previsto para a chegada da aeronave; c) ou da data da interrupção do transporte (art. 35). A forma de computar esse prazo, é determinada por lei no país em que for proposta a ação (art. 35, alínea 2).

A ação de indenização poderá ser iniciada, à escolha do autor, perante o juiz competente: a) do domicílio do transportador; b) da sede matriz da empresa transportadora; c) do local do estabelecimento em que foi realizado o contrato; d) do lugar do destino (art. 33, alínea 1).

Relativamente ao dano resultante de morte ou lesões ao passageiro, a ação poderá ser iniciada: a) em um dos juízos competentes acima mencionados; b) ou no território do Estado, onde tenha o passageiro sua residência principal e permanente no momento do acidente, e no qual opere o transportador por qualquer forma, conforme o disposto no art. 33, alínea 2 da Convenção de Montreal.

Podem os contratantes, no contrato de transporte aéreo de carga, estipular, por escrito, que toda controvérsia relativa à responsabilidade, seja resolvida por arbitragem (art. 34), obedecendo a competência acima, consoante o art. 33. O árbitro ou tribunal arbitral, porém, devem aplicar as disposições da Convenção, sob pena de nulidade (art. 34, alínea 4).

5. Das nulidades de cláusulas contratuais

Consoante o disposto no art. 26 da Convenção, “toda cláusula que vise a exonerar o transportador de sua responsabilidade ou a fixar limite inferior ao estabelecido na Convenção, será nula e de nenhum efeito, embora permaneça válido o contrato de transporte e sujeito às disposições convencionais”.

Contudo, nenhuma das disposições da Convenção de Montreal de 1999 impedirá ou constituirá óbice a que o transportador: a) recuse-se a contratar o transporte aéreo; b) renuncie às defesas que possa invocar em virtude da referida Convenção; c) estabeleça condições não conflitantes com as disposições dessa Convenção (art. 27).

6. Considerações finais

Em face do exposto, verifica-se que, efetivamente, com a nova Convenção, aberta à assinatura dos Estados, ocorreu:

1^o) a consolidação dos textos anteriores relativos ao sistema de Varsóvia, tais como a Convenção de Varsóvia de 1929; o Protocolo de Haia, de 1929; a Convenção de Guadalajara, de 1961; o Protocolo de Guatemala, de 1971; e os Protocolos adicionais n. 1, 2, 3 e 4 de Montreal, de 1975;

2^o) a explicitação sobre o transporte remunerado realizado pelo Estado (art. 2^o, alínea 1) e sobre o transporte de mala postal (art. 2^o e alíneas 2 e 3);

3^o) a simplificação e modernização dos instrumentos de contrato de transporte aéreo de passageiro, bagagem e mala postal, permitindo a efetivação por meios eletrônicos;

4^o) a atualização dos limites de responsabilidade civil, admissão de revisão periódica (art. 24), permissão de estipulação contratual: a) de limites mais

elevados; b) ou de sujeição à responsabilidade ilimitada (art. 25); e ensejo a pagamentos adiantados imediatamente às vítimas, sem que tal fato implique em reconhecimento ou confissão de responsabilidade, embora dedutíveis da efetiva indenização que vier a ocorrer;

5ª) a opção em favor do autor de iniciar a ação de responsabilidade civil perante o juízo: a) do domicílio do transportador; b) da sede da matriz da empresa transportadora; c) do local onde possui estabelecimento por intermédio do qual foi contratado o transporte; d) do lugar do destino do transporte; e) do Estado-parte, onde tenha o passageiro residência principal e permanente por ocasião do acidente e desde que o transportador nele opere (art. 33);

6ª) a faculdade de cláusula arbitral, de procedimento de arbitragem, perante os juízos opcionais do art. 33, com sujeição às disposições convencionais, que serão implícitas em toda estipulação com vista à arbitragem;

7ª) perfeita sintonia dos limites de responsabilidade, principalmente dos relativos a danos a passageiro, com os por nós propostos para o Código Brasileiro de Aeronáutica, em nossos comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica, 2ª ed., n. 521, pág. 427.