



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO DE NEGÓCIOS TURÍSTICOS

ELANE KAMILA DE CARVALHO

TURISMO E ANTINOMIA NA APLICABILIDADE DE INSTRUMENTOS LEGAIS
INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÃO BRASILEIRA EM CONTRATOS DE
TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

FORTALEZA – CEARÁ

2018

ELANE KAMILA DE CARVALHO

TURISMO E ANTI-NOMIA NA APLICABILIDADE DE INSTRUMENTOS LEGAIS
INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÃO BRASILEIRA EM CONTRATOS DE
TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Gestão de Negócios Turísticos. Área de Concentração: Gestão de Negócios Turísticos.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Luzia Neide Menezes
Teixeira Coriolano

FORTALEZA – CEARÁ

2018

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual do Ceará

Sistema de Bibliotecas

Carvalho, Elane Kamila de .

Turismo e antinomia na aplicabilidade de instrumentos legais internacionais e legislação brasileira em contratos de transporte aéreo internacional [recurso eletrônico] / Elane Kamila de Carvalho.- 2018.

1 CD-ROM: il.; 4 ¼ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do trabalho acadêmico com 133 folhas, acondicionado em caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Dissertação (mestrado profissional) - Universidade Estadual do Ceará, Centro de Estudos Sociais Aplicados, Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos, Fortaleza, 2018.

Área de concentração: Gestão dos Negócios e dos Territórios Turísticos.

Orientação: Prof.ª Dra. Luzia Neide Menezes Teixeira Coriolano.

1. Turismo. 2. Direito Internacional. 3. Contrato de Transporte Aéreo Internacional. 4. Responsabilidade do Transportador Aéreo. 5. Extravio de Bagagens. I. Título.

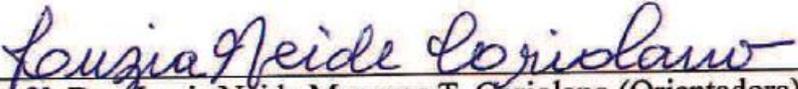
ELANE KAMILA DE CARVALHO

TURISMO E ANTINOMIA NA APLICABILIDADE DE INSTRUMENTOS LEGAIS
INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÃO BRASILEIRA EM CONTRATOS DE
TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

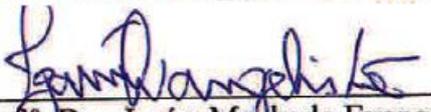
Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos do Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para à obtenção do título de Mestre em Gestão de Negócios Turísticos. Área de Concentração: Gestão dos Negócios e dos Territórios Turísticos.

Aprovada em: 28 de agosto de 2018.

BANCA EXAMINADORA


Prof.^a. Dra. Luzia Neide Menezes T. Coriolano (Orientadora)
Universidade Estadual do Ceará - UECE


Prof. Dr. José Solon Sales e Silva
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará - IFCE


Prof.^a. Dra. Izaira Machado Evangelista
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará - IFCE

AGRADECIMENTOS

À Deus, presença constante que de acordo com o meu merecimento me proporciona luz na consciência, paz e amor no coração, guiando meus passos por onde quer que vá.

À minha orientadora, Prof.^a Dr.^a Luzia Neide Menezes Teixeira Coriolano, pelo constante incentivo e orientação, além de toda sua dedicação e competência que foram fundamentais para a conclusão deste trabalho.

Aos membros da banca, Prof.^a Dr.^a Izaíra Machado Evangelista e Prof. Dr. José Solon Sales e Silva, pela disponibilidade em embarcar nessa jornada e pelas pertinentes contribuições na construção desta dissertação.

Aos professores e colegas do mestrado, que muito contribuíram para o meu aprimoramento pessoal e profissional.

À Adriana Fonteles, secretária do mestrado, sempre disponível para auxiliar os alunos do mestrado.

Aos meus pais Fátima Carvalho e Francisco Carvalho, que sempre acreditaram em mim e me incentivaram a buscar novos desafios, cercando-me de cuidados e amor.

Aos meus irmãos, Erilande Carvalho e Erinaldo Carvalho, pela compreensão e apoio.

À Milena Façanha, por se fazer presente e ter compartilhado comigo esse momento tão especial.

A todos os que, direta ou indiretamente, ajudaram a concretizar este sonho.

“Um Direito Positivo pode ser justo ou injusto; possibilidade de ser justo ou injusto é uma consequência essencial do fato de ser positivo”.

(Hans Kelsen)

RESUMO

A finalidade desta dissertação é analisar os divergentes posicionamentos da doutrina acerca da antinomia existente entre a aplicabilidade de normas nacionais e internacionais sobre os contratos de transporte aéreo internacional, identificando qual instrumento legal deve prevalecer diante dos problemas ocasionados pelas companhias aéreas, priorizando-se o estudo sobre o extravio de bagagens em voos internacionais. Esta pesquisa possui como objetivos, analisar os divergentes posicionamentos acerca da antinomia existente entre normas nacionais e internacionais, identificar instrumentos legais que prevalecem diante de problemas ocasionados pelas companhias aéreas nos contratos de transporte aéreo internacional, no extravio de bagagens, considerando a doutrina jurídica e entendimentos jurisprudenciais nos Tribunais Superiores. Aborda aspectos técnicos dos contratos de transporte aéreo internacional, analisa os artigos das Convenções de Varsóvia e a de Montreal sobre o extravio de bagagens. Discorre sobre o que a Constituição de 1988 dispõe sobre os acordos internacionais que versam sobre o transporte aéreo e o que a doutrina entende sobre a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor nos contratos de transporte aéreo internacional. Apresenta jurisprudências do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre antinomia entre o Código de Defesa do Consumidor e as Convenções Internacionais de Varsóvia e Montreal quanto a responsabilidade do transportador aéreo no extravio nas bagagens de passageiros. Também estuda-se o caso de uma passageira que teve suas malas extraviadas em voo internacional, investigando-se como se dá a reparação dos danos causados pelo transportador aéreo. Ancorada em abordagem bibliográfica, cujos referenciais teóricos de natureza científica e normativa configuram uma análise qualitativa de base exploratória. Conclui que em recente jurisprudência do Supremo Tribunal Federal prevalece a aplicabilidade das Convenções Internacionais de Varsóvia e a de Montreal no ordenamento jurídico brasileiro quanto ao extravio de bagagens. Em contrapartida, conclui-se que na doutrina, a aplicação do regime de responsabilidade consubstanciado no Código de Proteção ao Consumidor, qual seja, o da reparação integral e conforme a extensão do prejuízo sofrido, deve prevalecer em face das leis que regulam o setor aéreo, uma vez que suas diretrizes se adequam aos princípios constitucionais, porquanto sua criação veio dar efetividade ao mandamento constitucional de proteção e defesa do consumidor.

Palavras-chave: Turismo. Direito Internacional. Contrato de Transporte Aéreo Internacional. Responsabilidade do Transportador Aéreo. Extravio de Bagagens.

ABSTRACT

The purpose of this dissertation is to analyze the divergent positions of the doctrine about the antinomy existing between the applicability of national and international rules on international air transport contracts, identifying which legal instrument should prevail in the face of problems caused by airlines, prioritizing the study on the loss of luggage on international flights. The objective of this research is to analyze divergent positions on the antinomy between national and international standards, to identify legal instruments that prevail in the face of problems caused by airlines in international air transport contracts, in the loss of luggage, considering legal doctrine and understandings jurisprudence in the Superior Courts. It covers technical aspects of international air transport contracts, examines the Articles of the Warsaw Conventions and Montreal Conventions on lost luggage. It discusses what the 1988 Constitution provides for international agreements on air transport and what the doctrine understands about the applicability of the Consumer Defense Code to international air transport contracts. It presents Federal Supreme Court (STF) jurisprudence on antinomy between the Consumer Protection Code and the Warsaw and Montreal International Conventions regarding the air carrier's liability for lost luggage. We also study the case of a passenger who had her bags lost on an international flight, investigating how to repair the damage caused by the air carrier. Anchored in bibliographical approach, whose theoretical references of scientific and normative nature constitute a qualitative analysis of exploratory base. It concludes that in recent jurisprudence of the Federal Supreme Court the applicability of the International Conventions of Warsaw and of Montreal in the Brazilian legal order prevails on the loss of luggage. In contrast, it is concluded that in the doctrine, the application of the liability regime embodied in the Consumer Protection Code, that is, the full reparation and according to the extent of the damage suffered, should prevail in the light of the laws that regulate the since its guidelines are in line with constitutional principles, since its creation came to give effect to the constitutional mandate of protection and consumer protection.

Keywords: Tourism. International right. International Air Transport Contract. Responsibility of the Air Carrier. Loss of Luggage.

LISTA DE ABREVIACOES E SIGLAS

ANAC	Agencia Nacional da Aviação Civil
ARE	Recurso com Agravo
CDC	Código de Defesa do Consumidor
CE	Comunidade Europeia
CEE	Comunidade Econmica Europeia
CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
DECON	Programa Estadual de Proteção e Defesa do Consumidor
DIPr	Direito Internacional Privado
DL	Decreto-Lei
DSE	Direito de Saque Especial
FMI	Fundo Monetário Internacional
IATA	International Air Traffic Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
LINDB	Lei de Introdução s Normas do Direito Brasileiro
OMT	Organização Mundial do Turismo
ONU	Organização das Nações Unidas
PNT	Plano Nacional de Turismo
PROCON	Programa de Proteção e Defesa do Consumidor
RE	Recurso
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
PNT	Plano Nacional de Turismo
UE	União Europeia

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	PERCURSO METODOLÓGICO	15
2.1	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	20
3	O TRANSPORTE AÉREO	36
3.1	DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O TRANSPORTE AÉREO	41
3.2	O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL	44
3.3	O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE BAGAGENS ..	54
4	A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE BAGAGENS	56
4.1	RESPONSABILIDADE CIVIL: SUBJETIVA E OBJETIVA	58
4.2	A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR AÉREO INTERNACIONAL NA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E MONTREAL.....	60
5	ANÁLISE DAS ANTINOMIAS: CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR VERSUS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS	73
5.1	JURISPRUDÊNCIAS DOS TRIBUNAIS SUPERIORES APÓS O CDC SOBRE A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR AÉREO INTERNACIONAL QUANTO AO EXTRAVIO DE BAGAGENS	73
5.2	CONFRONTO ENTRE LEGISLAÇÕES, ANTINOMIA, ANÁLISE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL E DISCUSSÃO SOBRE DANOS MATERIAIS E MORAIS.....	76
6	ESTUDO DE CASO – EXTRAVIO DE BAGAGENS DE UMA TURISTA EM VIAGEM INTERNACIONAL	80
7	CONCLUSÃO	85
	REFERÊNCIAS	88
	ANEXOS	95
	ANEXO A – DECRETO Nº 20.704 DE 24 DE NOVEMBRO DE 1931	96
	ANEXO B – DECRETO Nº 5.910, DE 27 DE SETEMBRO DE 2006	110

1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento do turismo nas últimas décadas faz desta atividade uma das mais importantes na circulação de capital. A relação entre empresas turísticas e turistas é decisiva para o sistema turístico, fazendo-se necessário estabelecer a interface entre o Direito e o Turismo para análise desse vínculo.

Em virtude da celeridade e eficiência frente aos demais meios de transporte, o transporte aéreo torna-se um dos veículos de locomoção mais utilizado pelos turistas na contemporaneidade, visto que além de proporcionar comodidade e rapidez aos passageiros, permite que a interação entre povos e culturas seja mais intensa e real.

Conforme Morsello (2007, p. 46), a história da aviação teve início, oficialmente, com o brasileiro Alberto Santos Dumont que, em 23 de outubro de 1906, no campo de Bagatelle, na França, efetuou o primeiro voo de avião até então registrado, percorrendo 220 metros em 21 segundos a seis metros do solo. Segundo o autor, após alguns anos, com a Primeira Guerra Mundial, a aviação, antes tida tradicionalmente como uma atividade aventureira, passou a ter um papel fundamental no conflito, visto que permitia uma ampla vantagem nas zonas de batalhas. Em função do inegável interesse estatal, a indústria aeronáutica obteve grande desenvolvimento no período, originando um legado para a exploração do serviço de transporte aéreo no pós-guerra.

Sobre essa temática, diversos autores dão embasamento ao tema. Encontrou-se na Universidade de Nova Lisboa, uma tese sobre o tema, O contrato de transporte aéreo da responsabilidade do transportador aéreo perante os passageiros, de autoria de Marco Romão de Sousa (2013).

O estudo de Sousa (2013) apresenta análise sob o ponto de vista do contrato entre o passageiro e o transportador, e por conta disso, apresenta teorias com base nas convenções de Varsóvia e a de Montreal. A proposta está voltada para contrato com o passageiro no que se refere a danos causados por morte ou lesão, acidentes a bordo de uma aeronave ou no embarque e desembarque, recusa de embarque, atraso de voos, cancelamento de voos, colocação do passageiro em classe diferente da contratada, porém, mesmo assim, utilizou-se como referência teórica.

A dissertação de Fátima Priscila Morela Edra, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, de 2005, cujo tema é, A relação entre turismo e transporte aéreo no Brasil, também apresenta significativa contribuição, vez que mostra a relação existente entre as políticas do turismo e do transporte aéreo, baseando-se no do Plano Nacional de Turismo.

Utiliza-se também a dissertação de Rogério Montai de Lima, de 2007, da Universidade de Marília. O autor apresenta importante abordagem sobre as relações contratuais na internet e proteção jurídica do consumidor, de onde foi abstraído considerações sobre definições de contrato em relação ao consumidor.

Com o escopo de proteger e atrair novos investimentos para este setor de alto risco foi editada, em 12 de outubro de 1929, a Convenção de Varsóvia, promulgada no Brasil por meio do Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931, que disciplinou o transporte aéreo internacional, além de estabelecer o regime de responsabilidade do transportador aéreo por danos aos passageiros, bens e cargas.

A Convenção de Varsóvia erigiu-se pautada na responsabilidade subjetiva com culpa presumida e na indenização limitada, sob a justificativa de que a aviação civil ainda era um setor em formação e, por isso, não mereceria suportar todos os riscos advindos de eventos imprevisíveis.

Segundo a autora, diante da expansão e massificação constante do transporte aéreo, juntamente com a diminuição dos índices de acidentes, o entendimento proposto pelo referido diploma internacional se mostrou insubsistente, uma vez que o patamar indenizável não mais fazia jus à compensação pelos danos sofridos.

Assim, com o objetivo de revisar e ampliar o montante indenizável, a Convenção de Varsóvia foi alterada por diversos outros instrumentos, quais sejam: o Protocolo de Haia (1955), a Convenção de Guadalajara (1967), o Protocolo de Guatemala (1971) e os Protocolos Adicionais 1, 2, 3 e 4 de Montreal (1975), que, em conjunto, formam o Sistema de Varsóvia. Neste contexto, faz-se mister observar que o tratamento jurídico do transporte aéreo brasileiro teve origem com o Código Brasileiro de Aeronáutica, promulgado em 1986, que reafirma as principais diretrizes do Sistema de Varsóvia, razão pela qual o patamar-limite indenizável também está presente em seus dispositivos.

Destaca-se que, posteriormente, visando à atualização do Sistema de Varsóvia e a unificação dos diversos regulamentos referentes ao transporte aéreo internacional, foi assinada, em maio de 1999, a Convenção de Montreal. Apesar de representar um passo importante no que se refere ao sistema de responsabilidade do transportador aéreo, a Convenção de Montreal pouco inovou nesta seara, mantendo a sistemática de indenização limitada.

Com a promulgação da Constituição Federal de 1988, a defesa do consumidor adquiriu status de direito fundamental, ganhando, portanto, uma posição relevante na atual ordem jurídica brasileira. Por conseguinte, a edição do Código de Defesa do Consumidor, em

1990, veio dar efetividade prática ao direito do consumidor, objetivando prevenir e reparar os danos aos consumidores.

Por sua vez, a consagração do princípio da reparação integral dos danos sofridos pelo Código de Defesa do Consumidor evidenciou a antinomia existente entre este último e os regimes jurídicos das Convenções (Varsóvia e Montreal), no que diz respeito à responsabilidade civil do transportador aéreo nos casos em que houver uma relação de consumo.

Com a mudança de paradigma alcançada pelo ordenamento jurídico brasileiro com relação à limitação da indenização, a aplicabilidade do microssistema de defesa do consumidor em detrimento dos tratados internacionais passou a ser altamente discutida por toda a comunidade jurídica. Considerando o supramencionado conflito de normas e, também, o expressivo número de danos causados pelo transportador aéreo ocorridos no Brasil nos últimos anos, o presente trabalho objetiva analisar, sob o ponto de vista doutrinário e jurisprudencial, a discussão sobre a compatibilidade dos diplomas internacionais que limitam a responsabilidade do transportador aéreo em casos de acidente até um determinado valor, e o microssistema do Código de Defesa.

Há entendimento doutrinário que defende que as companhias aéreas nacionais e internacionais, por serem prestadoras de serviços, estão subordinadas ao Código de Defesa do Consumidor. Entretanto, quando surgem problemas entre o transportador e o passageiro nos voos internacionais, surgem as antinomias, o conflito entre a aplicabilidade das leis internas e as leis internacionais.

A antinomia quanto à aplicação da norma adequada aos contratos de transporte aéreo internacional, mais especificamente no tocante a escolha entre a Convenção de Varsóvia/Montreal e o Código de Defesa do Consumidor, é alvo de discussão nos Tribunais Superiores, gerando entendimentos diversos e ocasionando insegurança jurídica aos turistas.

É válido destacar que a antinomia na aplicabilidade de instrumentos internacionais ou legislação brasileira surge nos contratos de transportes aéreos internacionais, visto que nos contratos de transporte aéreo nacional o entendimento jurídico consolidado é da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor.

Pode-se formular o problema aqui analisado por meio da questão central, que vem a ser: Como ocorre a responsabilidade civil das companhias aéreas nos contratos de transporte aéreo internacional? Considerando os divergentes posicionamentos doutrinários e jurisprudenciais acerca da antinomia existente entre normas internas do Código de Defesa do Consumidor e as convenções internacionais, Varsóvia e Montreal, no que diz respeito à responsabilidade por danos e extravio das bagagens do passageiro, como agir corretamente?

Como questões específicas, têm-se: Quais os tipos de contratos no transporte aéreo? O que diz o Código de Defesa do Consumidor e as convenções? Qual posicionamento do Superior Tribunal de Justiça e do Supremo Tribunal Federal acerca das indenizações pelo extravio de bagagem do passageiro? De que forma os conflitos destas relações entre o passageiro e a transportador são analisados pelas diversas legislações?

Nessa perspectiva, a dissertação objetiva analisar os divergentes posicionamentos acerca da antinomia existente entre normas nacionais e internacionais, identificar instrumentos legais que prevalecem diante de problemas ocasionados pelas companhias aéreas nos contratos de transporte aéreo internacional, no extravio de bagagens, considerando a doutrina jurídica e entendimentos jurisprudenciais nos Tribunais Superiores.

Para tanto, faz-se necessário também analisar os tipos de contrato de transporte aéreo internacional, verificar os artigos do Código de Defesa do Consumidor (CDC) e as convenções de Varsóvia e a de Montreal sobre o extravio de bagagens no transporte aéreo internacional, verificar o que a Constituição de 1988 dispõe sobre os acordos internacionais do transporte aéreo, verificar o posicionamento do Supremo Tribunal Federal (STF) acerca da antinomia entre o CDC e as convenções internacionais no que se refere às indenizações pelo extravio e danos nas bagagens de passageiros, investigar como se dá a reparação de danos patrimoniais e morais dos passageiros e ao final analisar o caso de uma passageira de Fortaleza que teve a bagagem extraviada.

A matéria sobre a qual a pesquisadora se debruça é pequeno fragmento do ramo do Direito Aéreo e Consumerista, constituindo-se, sem embargo, matéria de especial complexidade. Constatando tal fato, reconhece-se a impossibilidade de se abordar todos os aspectos jurídicos do tema, reconduzindo-os tão só às questões de interesse jurídico sobre o extravio de bagagens, tendo em conta limitações físicas que se impõem para produção da dissertação.

A dissertação traz contribuição a turistas e profissionais do turismo, que buscam melhor entendimento sobre o tema. Também pretende proporcionar integração entre as áreas do Turismo e Direito. Este último, embora componente do Sistema de Turismo, é pouco estudado em nível de graduação como de pós-graduação, para que tenham formação mais aprimorada.

A dissertação estrutura-se em seções: na primeira ressalta-se o papel do transporte aéreo no turismo, apresenta-se a proposta de dissertação com justificativa, questionamentos e objetivos. Na segunda, aborda-se o percurso metodológico da pesquisa, a fundamentação teórica utilizada e os passos da pesquisa. Na terceira, trata-se da relação entre o transporte aéreo e o turismo, onde discorre-se sobre o transporte aéreo, aprofundando questões de natureza jurídica, classificação do contrato quanto ao objeto transportado, o espaço

jurisdicional, sua regularidade, a quantidade de pessoas transportadas entre outros. Na quarta seção, trata-se da responsabilidade civil das companhias áreas de transporte internacional, mostrando definições das Convenções de Varsóvia e Montreal e da forma como aplicar o Código de Defesa do Consumidor nos casos de extravio de bagagem. Na quinta, analisa-se o entendimento jurisprudencial majoritário acerca do tema desta dissertação, recorrendo-se sobre os acórdãos do Supremo Tribunal Federal (STF) no Recurso Extraordinário (RE) 636.331 e do Agravo do Recurso Extraordinário (ARE) 766.618, que versam sobre as antinomias nos conflitos que envolvem extravios de bagagem e prazos prescricionais ligados à relação de consumo em transporte aéreo internacional de passageiros, regras estabelecidas pelas convenções internacionais sobre as convenções de Varsóvia e Montreal, em detrimento do Código de Defesa do Consumidor. A sexta seção traz um estudo de caso de uma passageira que teve suas malas extraviadas em uma viagem turística internacional, analisando-se a responsabilidade civil das transportadoras aéreas pelo descumprimento das obrigações oriundas do contrato de transporte aéreo internacional.

Considerando o supramencionado conflito de normas nacionais e internacionais, o presente trabalho objetiva analisar, sob o ponto de vista doutrinário e jurisprudencial, a discussão sobre a compatibilidade dos diplomas internacionais que limitam a responsabilidade do transportador aéreo em casos de extravio de bagagens até um determinado valor, e o microsistema do Código de Defesa do Consumidor que, ao promover a defesa do consumidor, estabelece a indenização integral pelos danos sofridos pelo fato do serviço.

Por fim, como será visto adiante, chegar-se-á à conclusão de que a aplicação do regime de responsabilidade consubstanciado no Código de Proteção ao Consumidor, qual seja, o da reparação integral e conforme a extensão do prejuízo sofrido, deve prevalecer em face das leis que regulam o setor aéreo.

2 PERCURSO METODOLÓGICO

Diante do contexto metodológico, apresentam-se aspectos da dissertação no que tange à natureza, abordagem e execução. A pesquisa quanto à natureza diz respeito à fonte de onde provêm os dados investigados e o tratamento do objeto. Assim, o estudo identifica as contribuições científicas efetuadas sobre o assunto investigado, prática rotineira de pesquisadores.

O referencial teórico realiza-se mediante a consulta às obras e trabalhos existentes acerca do tema investigado, por meio de revisão bibliográfica e aprofundamento das seguintes categorias de análise: turismo, cadeia produtiva do turismo, transportes, transporte aéreo, contrato de transporte aéreo, fontes do direito, antinomia jurídica e hermenêutica jurídica. Foram consultadas fontes bibliográficas impressas e digitais, tais como livros, artigos e dissertações.

No que tange estudo documental, considerando que o documento escrito é fonte para pesquisadores das ciências sociais, sendo insubstituível em qualquer pesquisa que se destine à reconstituição do passado, uma vez que permite a compreensão do social ao longo do tempo (CELLARD, 2012), foram consultadas normas jurídicas federais e internacionais em formato digital que regulam a prática da responsabilidade civil das companhias aéreas nos contratos de transporte aéreo.

A pesquisa exige do investigador uma série de informações sobre o que deseja pesquisar. Esse tipo de estudo descreve os fatos e fenômenos de determinada realidade (TRIVIÑOS, 1987). São exemplos de pesquisa descritiva: estudos de caso, análise documental, pesquisa ex-post-facto.

Diz Triviños (1987, p. 112), que os estudos descritivos podem ser criticados porque pode existir descrição exata dos fenômenos e dos fatos. Estes fogem da possibilidade de verificação através da observação.

A explicação tem como preocupação fundamental identificar fatores que contribuem ou agem como causa para a ocorrência de determinados fato ou caso. Explica as razões ou os porquês das coisas. Diz Galliano (1986, p. 29), os cientistas não se limitam a descrever detalhadamente os fatos e casos, tratam de encontrar as causas, relações internas e relações com outros fatos, a fim de oferecer respostas às indagações e porquês. Antigamente acreditava-se que explicar cientificamente era expor a causa dos fatos, no entanto, reconhece-se que a explicação causal é apenas um dos tipos de explicação científica.

Nestes termos, a dissertação buscou conteúdo das normas investigadas, descrevendo o contexto político e jurídico existente ao tempo de sua publicação, no intuito

explicar o propósito contido na norma ao tutelar a atividade turística, compondo um cenário cronológico acerca da regulamentação da atividade no país.

A pesquisa institucional e de campo teve as seguintes etapas: levantamento, análise e resultados, com ênfase às normativas referentes aos contratos de transporte aéreo internacional, a responsabilidade civil das companhias aéreas, enfocando a relação de consumo entre as empresas de transporte aéreo e os passageiros, analisando-se as consequências da relação de consumo entre as partes.

Quanto a pesquisa documental utiliza-se a Constituição Federal de 1988, Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil.

Quanto à abordagem, a pesquisa é qualitativa, visto que buscou contato aprofundado com o objeto de estudo no intuito de compreendê-lo e interpretar a realidade, não se limitando à quantificação, mas a valoração. Nesse sentido, a análise das normas jurídicas em foco não se restringe a quantificá-las, mas a valorar o conteúdo, buscando no texto e no contexto das publicações a intenção do legislador. Para Minayo (2001, p. 21-22):

A pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares. Ela se preocupa, nas ciências sociais, com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

Aceitando uma dicotomia entre metodologia qualitativa e metodologia quantitativa, esta se orienta por uma abordagem positivista. O método é experimental (hipotético-dedutivo) e o conhecimento extraído da realidade natural ou social é estável e quantificável, a partir de um distanciamento entre o investigador e a realidade estudada. Em contraste, a metodologia qualitativa orienta-se por uma perspectiva mais interpretativa e construtivista.

A expressão investigação qualitativa tem sido usada como designação geral para todas as formas de investigação que se baseiam principalmente na utilização de dados qualitativos, incluindo a etnografia, a investigação naturalista, os estudos de caso, a etnometodologia, a metodologia de histórias de vida, as aproximações biográficas e a investigação narrativa.

Stake (2009) assinala três diferenças importantes entre a perspectiva qualitativa e quantitativa da investigação: i) a distinção entre explicação e compreensão; ii) a distinção entre função pessoal e impessoal do investigador; iii) a distinção entre conhecimento descoberto e construído.

Em relação ao primeiro aspecto, a distinção assenta no tipo de conhecimento que se pretende. Para este autor, a distinção não está diretamente relacionada com a diferença entre dados qualitativos e dados quantitativos, mas sim no fato de na investigação quantitativa se destacar a explicação e o controle. Os métodos de investigação quantitativos surgiram do processo científico da relação causa-efeito, para estabelecer generalizações aplicáveis a diversas situações. Do ponto de vista da investigação qualitativa, procura-se a compreensão das complexas inter-relações que acontecem na vida real.

Sobre a segunda distinção, Stake (2009) assinala que nos modelos quantitativos habituais o investigador exerce um esforço para limitar a sua função de interpretação pessoal, desde que se inicia o desenho da investigação até que se analisam estatisticamente os dados. Trata-se de um período que se deve pautar pela ausência de valores. Na investigação quantitativa, as perguntas procuram a relação entre um pequeno número de variáveis. O esforço vai para a operacionalização dessas variáveis e para reduzir ao mínimo o efeito da interpretação, até que os dados estejam analisados. Aqui é importante que a interpretação não mude o rumo da investigação.

Por outro lado, os modelos qualitativos sugerem que o investigador esteja no trabalho de campo, faça observação, emita juízos de valor e que analise. Na investigação qualitativa, é essencial que a capacidade interpretativa do investigador nunca perca o contato com o desenvolvimento do acontecimento. Outro aspecto característico (STAKE, 2009) da investigação qualitativa é que direciona os aspectos da investigação para casos ou fenômenos em que as condições contextuais não se conhecem ou não se controlam.

A terceira distinção assenta no posicionamento epistemológico e relaciona-se com a problemática das realidades múltiplas, na medida em que a realidade não pode ser descoberta, mas sim interpretada e construída. Ou seja, em qualquer investigação não existe descoberta de conhecimento, como é pretensão da investigação quantitativa, mas sim construção de conhecimento. Desta forma, a investigação quantitativa procura a lógica da descoberta e, a investigação qualitativa, a lógica da construção do conhecimento.

Os estudos de caso, na sua essência, parecem herdar as características da investigação qualitativa. Esta parece ser a posição dominante dos autores que abordam a metodologia dos estudos de caso. Tal modalidade de pesquisa é amplamente utilizada nas ciências sociais, em várias áreas, como na Sociologia, Educação, Direito e outras. O método consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento. Por se tratar de um método de pesquisa, possui

características próprias e pode ser conceituado com base nas posições de dois dos mais reconhecidos especialistas neste Yin (2001) e Stake (2009).

Perante esta situação, a estratégia de estudo de caso, ao ser uma estratégia pouco sistematizada e abrangente, determina que as características não sejam completamente coincidentes e podem sofrer alguma variação conforme as abordagens, o desenho metodológico e os aspectos a que cada autor atribui mais importância. Existe também a utilização de uma linguagem diferenciada para aspectos semelhantes do estudo de caso. Esta diferença pode resultar da maneira como cada autor interpreta a metodologia do método. Ou seja, como uma estratégia abrangente ou como fundamentado apenas em metodologias qualitativas.

Conforme Yin (2001), é um método de pesquisa estruturado, que pode ser aplicado em distintas situações para contribuir com o conhecimento dos fenômenos individuais ou grupais. Para este autor, a investigação do estudo de caso enfrenta uma investigação tecnicamente única, em que haverá mais variáveis de interesse do que pontos de dados, e como resultado, baseia-se em várias fontes de evidências, com os dados precisando convergir em um formato de triângulo e como outro resultado, beneficia-se do desenvolvimento prévio de proposições teóricas para conduzir a coleta e a análise dos dados.

Em outras palavras, para Yin (2001), tal método demonstra os usos e a importância de estudos de caso em uma grande variedade de campos, incluindo ciências sociais, psicologia, história, administração, planejamento, serviço social e educação. Seu estudo traz discussões sobre desenvolvimentos em métodos relacionados, incluindo testes de campo aleatorizados e técnicas de codificação assistidas por computador; cobertura ampliada dos pontos fortes dos estudos de casos múltiplos, triagem de estudo de caso e do estudo de caso como parte de estudos maiores de múltiplos métodos; cinco técnicas analíticas, incluindo o uso de modelos lógicos para orientar a análise.

Para Stake (2009) apresenta os estudos de caso como um sistema delimitado e enfatiza, simultaneamente, a unidade e a globalidade desse sistema. Concentra a atenção nos aspectos que são relevantes para o problema de investigação, em um determinado tempo, para permitir uma visão mais clara. Para este autor, em relação à importância do contexto, a atenção que se deve dar ao contexto deve ser tanto maior, quanto mais intrínseco for o caso. A importância do contexto parece depender, então, do tipo de caso a estudar. Se um estudo é mais instrumental, alguns contextos podem ser importantes, mas em muitas situações os contextos perdem importância.

Outra temática relacionada com os estudos de caso é a sua capacidade para poder fazer generalizações. Na opinião de Stake (2009), a finalidade dos estudos de caso é tornar compreensível o caso, através da particularização. Contudo existem circunstâncias em que o estudo de um caso pode permitir generalizar para outro caso. O autor distingue entre “pequenas generalizações” e “grandes generalizações”. As primeiras referem-se a inferências internas que o investigador pode fazer sobre um determinado caso. As segundas podem ser relevantes para outros casos não estudados ou para a modificação de generalizações existentes. Ao abordar a problemática da generalização, Stake (2009) fala da importância da “generalização naturalista”. Esta generalização assenta na implicação e experiência do investigador.

Mas a questão deve pôr-se mais em termos de transferibilidade para outros contextos. Sobre este aspecto é também importante a opinião de Stake (2009), pois, segundo este autor, dos casos particulares as pessoas podem aprender muitas coisas que são gerais:

[...] dos casos particulares, as pessoas, podem aprender muitas coisas que são gerais. Fazem-no, em parte, porque estão familiarizadas com outros casos, aos quais acrescentam o novo e, assim, formam um conjunto que permite a generalização, uma oportunidade nova de poder modificar antigas generalizações (STAKE, 2009, p. 78).

Para os autores acima mencionados, o método de estudo de caso é frequentemente referido como apto a estudar o objeto (caso) no seu contexto real, utilizando múltiplas fontes de evidência (qualitativas e quantitativas) e enquadra-se numa lógica de construção de conhecimento, incorporando a subjetividade do investigador. Poderá ser um estratégia poderosa quando o contexto é complexo e quando entrecruza um conjunto complexo de variáveis.

É uma estratégia que requer ao investigador reflexão ponderada sobre aspectos (transversais às obras sobre esta temática), como o seu carácter qualitativo/quantitativo, a falta de sistematização como método de investigação, o seu carácter mais ou menos holístico, a maior ou menor importância do contexto, a investigação participante/não participante, a possibilidade de generalizar os resultados, a necessidade de uma teoria prévia e o carácter interpretativo constante. No presente estudo, analisa-se o estudo de caso de uma passageira que teve suas malas extraviadas em uma viagem turística internacional, qual será abordado a responsabilidade civil das transportadoras aéreas pelo descumprimento das obrigações oriundas do contrato de transporte aéreo internacional.

2.1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para teorizar o objeto de estudo da dissertação faz-se necessário estabelecer os fundamentos que norteiam a investigação. Em face do tema escolhido, foram estabelecidos os seguintes conceitos fundantes: turismo, cadeia produtiva do turismo, transportes, transporte aéreo, fontes do direito, contrato, contrato de transporte aéreo, antinomia jurídica e hermenêutica jurídica.

O turismo é explicado por diferentes abordagens, como atividade econômica, política, sociocultural, e, em todas elas, faz-se necessário destacar o papel do espaço na produção da atividade (CORIOLANO; VASCONCELOS, 2012, p. 32).

Segundo os autores, o turismo é um dos produtos mais significativos do comércio mundial, sendo a produção de serviços uma das principais ferramentas de que dispõem os países para serem competitivos na esfera internacional, onde o modelo econômico de desenvolvimento prioriza o setor terciário, em especial o financeiro, imobiliário, de telecomunicação e o turismo, que, articulados, conquistam mercados, acumulam capital, no entanto representam um descaso socioambiental.

Ainda segundo Coriolano e Vasconcelos (*op. cit.*, p. 54), a atividade turística se apropria de espaço, causando impactos ambientais, e não beneficia a toda parcela da população. Esse panorama conduz instituições como Organização das Nações Unidas (ONU), Organização Mundial do Turismo (OMT), bem como pesquisadores a lançarem propostas alternativas de desenvolvimentos e de turismo. Em paralelo ao turismo globalizado convencional, surge o turismo comunitário, de baixo para cima, indo ao encontro do desenvolvimento à escala humana.

Afirmam Brandão e Coriolano (2016) que o turismo convencional compreende atividades produtivas modernas, com foco no mercado e concentração de lucros, reproduzindo organizações territoriais em espaços do capital propícios ao lazer. Caracteriza-se com a padronização dos produtos e serviços, como exemplo das grandes companhias aéreas. Discorrem as autoras, que o eixo convencional não se preocupa em estabelecer a interação entre turista e empreendedores locais, que possuem acesso restrito a comercialização dos produtos e serviços locais.

Em sentido diverso, o eixo alternativo é desenvolvido por comunidade, com foco na oferta de bens locais e na defesa da conservação ambiental e da identidade local. Nesse modelo, a prioridade é a inclusão de comunidades no mercado turístico, possibilitando melhores condições de vida e desenvolvimento local, por meio da infraestrutura básica e

serviços essenciais, como posto de saúde, correio, banco, água e esgoto para a população local. Coriolano (1998, p. 21), complementa que o turismo:

É uma atividade que se desenvolve por meio de elementos do espaço geográfico e torna-se objeto de saber científico, pois utiliza como atrativo turístico a natureza, os equipamentos urbanos como infraestrutura, os territórios de origem do turista e as comunidades receptoras, promovendo práticas sociais decorrentes deste encontro.

Para Lohmann (2008, p. 221-224), o efeito multiplicador da atividade turística estimula a acumulação de capital. Para o autor, a atividade turística interfere na economia de forma direta, indireta e induzida. A primeira ocorre em face de gastos de turistas em equipamentos da cadeia produtiva do turismo: hotéis, restaurantes, transportes, alimentação; de forma indireta, quando resultante da receita de empreendimentos turístico, ou seja, por meio de investimento em novos produtos e na melhoria dos serviços, para atendimento da demanda turística; e induzido ao gerar renda aos residentes e à economia local, assim, o capital deixa de circular apenas na cadeia produtiva do turismo.

De acordo com especialistas, o turismo é uma atividade econômica que interage com 52 outras atividades produtivas da economia, constituindo, portanto, uma malha ampla e complexa de encadeamento.

O turismo e o transporte estão intimamente interligados, visto que não há turismo sem que haja o deslocamento dos turistas, e, conseqüentemente, não há deslocamento dos turistas sem que estes utilizem os variados tipos de transportes.

O transporte aéreo torna-se imprescindível para o turismo, já que por seu intermédio a demanda populacional se desloca em menor tempo a lugares distantes. Reconhece-se a importância do transporte aéreo para o desenvolvimento do turismo, em especial, numa escala internacional onde fatores como o tempo, custo e acessibilidade são preponderantes.

Diante da essencialidade dos transportes para o turismo, tal segmento integra a Cadeia Produtiva do Turismo, que também é formada por diversos segmentos da economia, como marketing e serviços turísticos, agenciamento de viagens, hotelaria, gastronomia, entretenimento e lazer, eventos e conferências, atrações culturais e ecológicas.

Como cadeia produtiva, o turismo foi organizado em três grandes blocos, a saber: cadeia principal, cadeia à montante e cadeia à jusante.

O sistema de transporte integra a cadeia à montante da cadeia produtiva do turismo. Também integra a cadeia à montante, o patrimônio natural, histórico e cultural, construção civil, equipamentos de hotelaria, indústria moveleira, indústria de confecções, distribuição de alimentos e bebidas e indústria de toucador.

A cadeia principal inclui várias demandas de insumos e serviços e engloba os atrativos turísticos, infraestrutura turística, de eventos e negócios, operadores de turismo, agência de receptivo, organizadores de eventos. Como exemplo, são agências e organizadoras de viagens, hotéis e pousadas, bares e restaurantes.

À jusante os serviços terceirizados, comércio, produção de artesanato, atividades culturais, empresas de entretenimento, publicidade e gráficas.

Segundo Edra (2005), turismo e transporte possuem estreita ligação, pois, turismo implica necessariamente a deslocamentos para fora do lugar da residência habitual do indivíduo. Segundo o autor, o turismo pode ser considerado a única atividade capaz de colocar os países em igualdade de competição, visto que é através desta atividade que a economia alcança mais rapidamente o equilíbrio na balança comercial. Ainda para o escritor, o turismo pode atrair ou aumentar a demanda para regiões com baixo interesse comercial, contribuindo para o progresso dos países.

Antes de analisar os contratos de transporte, faz-se necessário trazer definições de contrato, conforme entendimento de renomados autores na doutrina jurídica. Segundo a conceituação de Beviláqua (1916, p. 240), “é o acordo de vontades para o fim de adquirir, resguardar, modificar ou extinguir direitos”.

O contrato é o consentimento de duas ou mais pessoas sobre o mesmo objeto. É a associação de duas ou mais vontades, o acordo de duas ou mais pessoas, tendo em vista determinado objeto, e sua validade pressupõe necessariamente a pessoa capaz, objeto lícito e forma prescrita e não proibida por lei.

A partir das transformações sociais, econômicas e culturais, a noção tradicional de contrato evoluiu, como o próprio Direito, sendo, hoje, comum os contratos de adesão.

Gomes (2008, p. 306) nos ensina que,

O contrato de transporte, negócio jurídico dos mais usuais, deixou de ser simples modalidade da locação para se tornar relação contratual autônoma, sujeita a regras próprias. O desenvolvimento dos meios de transporte ensejou a realização de contratos em condições bem diferentes das que existiam quando, ainda primitivos, não eram explorados comercialmente em grande escala. O transporte, tanto de pessoas como de carga, constitui hoje atividade profissional que se realiza, de regra, sob a forma do contrato de adesão.

Ainda consoante ao mesmo autor (2008, p. 109), “o contrato de adesão caracteriza-se por permitir que seu conteúdo seja reconstituído por uma das partes, eliminada a livre discussão que precede normalmente à formação dos contratos, mas até este seu traço distintivo continua controvertido”.

No contrato de adesão, uma das partes tem de aceitar em conjunto, as cláusulas estabelecidas pela outra, aderindo a uma situação contratual que encontra definida em todos os seus termos. O consentimento manifesta-se como simples adesão a conteúdo preestabelecido da relação jurídica.

Martins (2008, p. 195) assevera que

Os contratos de adesão significam uma restrição ao princípio da autonomia da vontade, consagrado pelo Código Civil francês, já que a vontade de uma das partes não pode manifestar-se livremente na estruturação do contrato, ficando adstrita apenas a aceitar ou não as cláusulas e condições que lhe são impostas pelo proponente.

Pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, considera-se contrato de transporte aéreo aquele em que o empresário se obriga a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante certo pagamento, podendo o empresário, como transportador, ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

Pelo Código Civil, Lei n° 10.406/02, art. 730, o contrato de transporte é aquele onde alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas. Segue: “Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

Para Martins (2008, p. 195), “contrato de transporte é aquele em que uma pessoa ou empresa se obriga a transportar pessoa ou coisa, de um local para outro, mediante o pagamento de um preço”.

Define-se como contrato de transporte aéreo aquele pelo qual um empresário da navegação aérea se obriga receber passageiros, bagagens, carga, encomenda ou mala postal, e levá-los ao seu lugar de destino, com segurança e presteza, mediante o pagamento de um preço.

Conforme assevera Gomes (2008, p. 308), o contrato de transporte aéreo caracteriza-se como:

a) consensual, pois se aperfeiçoa com a simples troca de consentimento dos contratantes, isto é, o transportador se obriga a remover a coisa ou a pessoa e o remetente, a pagar o preço. Há quem defenda a natureza real, por não se configurar o transporte sem uma pessoa ou coisa a transportar. Justifica este pensamento a necessidade, para sua perfeição, da entrega da coisa, ou do embarque do passageiro. Enquanto não se consuma este passo, não passa de contrato preliminar, que no momento em que as partes cruzam as suas vontades, torna-se perfeito e acabado o ato. A entrega da mercadoria ou mesmo o desembarque do passageiro, determinam a conclusão do contrato. No transporte de coisas, prossegue, a carga

da mercadoria considera-se ato de execução do contrato, presumindo-se que seja o ato decisivo de sua formação porque é o modo de expressão do consentimento do expedidor. E no transporte de passageiros, forma-se o contrato desde o momento em que é adquirido o bilhete de passagem, ficando o transportador com a obrigação de realizar a condução do passageiro de um lugar para outro, o qual já satisfaz a sua obrigação, que consiste no pagamento do preço. As obrigações do transportador não surgem antes do recebimento das mercadorias, mas isso não impede a formação anterior do contrato, até porque ele contrai a obrigação de recebê-las;

b) bilateral, por gerar obrigações para ambas as partes. Apenas o transporte gratuito pode ser considerado unilateral;

c) oneroso, eis que as vantagens e obrigações alcançam os dois contratantes, exceto se for gratuito o contrato;

d) de duração, porquanto o cumprimento da obrigação de transportar não se realiza em um único momento, mas se prolonga no tempo, de forma continuada;

e) comutativo, o que significa a correspondência entre as obrigações e as vantagens;

f) não solene, por não depender de formalidade especial para se realizar;

g) de adesão, pois tanto no transporte de mercadorias como no de pessoas por empresas, prevalecem condições uniformes e tarifas invariáveis, o que permite a formalização de contratos impressos. As empresas estabelecem as cláusulas, devendo ser aceitas ou rejeitadas em bloco pelos que pretendem os serviços. Trata-se de contrato-tipo, ou de adesão, menos no transporte individual, onde domina o estilo comum, cabendo às partes acertarem as regras para cada caso.

No transporte de passageiro, são essenciais o preço, o lugar da partida e de chegada, além do horário e número do voo. No transporte de carga, o primeiro ato é a entrega da mercadoria ao transportador, tornando-se este, desde logo, responsável, mediante a aceitação do respectivo conhecimento. No de bagagem, a respectiva nota é o comprovante.

No contrato de transporte aéreo, são partes: o transportador e o passageiro, expedidor ou pessoa que atue em nome de um ou de outro. Torna-se perfeito e acabado pelo acordo entre o passageiro, o expedidor ou pessoa que atue em seus nomes de um lado, e de outro, o transportador ou pessoa que, igualmente, atue em seu nome.

Geralmente, o transportador atua por meio de seus empregados, que são seus prepostos, para todos os efeitos legais, podendo ocorrer, a interferência de agências de

viagens ou agências de cargas. Por esse motivo, as agências poderão emitir os bilhetes com fiel observância do disposto na lei e regulamentação correspondente.

A prova do contrato de transporte é o bilhete de passagem, a nota de bagagem e o conhecimento de carga. São instrumentos obrigatórios, sendo os dois primeiros de emissão do transportador que, corporificando o contrato, comprovam-no. Trata-se de obrigações do transportador emití-los e de direito do passageiro exigi-los. A emissão do conhecimento é obrigação do expedidor.

Conforme Miranda e Rodrigues (2009, p. 17-18) a construção dogmática e tradicional do contrato de transporte aéreo repousa em quatro princípios: Princípio da Autonomia da Vontade, Princípio do Consensualismo, Princípio da Força Obrigatória, Princípio da boa fé. Segue:

- a) autonomia da vontade, que abrange não somente a liberdade de contratar, mas especialmente aquele poder atributivo do indivíduo de manifestar sua vontade sob a proteção e tutela da ordem jurídica;
- b) consensualismo que se manifesta através da aceitação, que é a explicitação da vontade da outra parte sobre o mesmo objeto;
- c) força obrigatória que consagra a idéia de que o contrato, uma vez obedecidos os requisitos legais, torna-se obrigatório entre as partes, que dele não se podem desligar senão por outra avença, em tal sentido. Isto é, o contrato vai constituir uma espécie de lei privada entre as partes, adquirindo força vinculante igual à do preceito legislativo, pois vem munido de uma sanção que decorre da norma legal, representada pela possibilidade de execução patrimonial do devedor;
- d) boa-fé, que opõe-se, por sua própria natureza, ao princípio do formalismo romano. Refere-se muito mais ao sentido moderno de lealdade e confiança na realização dos seus próprios interesses dentro de um contexto objetivo de colaboração estreita com as aspirações da sociedade;

Destaca-se que estudante e o operador do Direito devem conhecer a origem das normas que integram nosso ordenamento jurídico, a fim de encontrar fundamentos para suas teses com base em fontes confiáveis. Conhecer e entender as fontes do direito pode ser o grande diferencial na construção e na defesa de uma tese jurídica.

Para análise do objeto do estudo fez-se necessário estudar as fontes do direito para posteriormente discutir sobre as antinomias jurídicas existentes as leis internacionais e nacionais que tratam dos contratos de transporte aéreo internacional. Para tal, utilizou-se entendimento de alguns renomados autores, como Diniz (2017), Kelsen (1999) e Reale (2001).

A autora Diniz (2017, p. 2) diz que o termo “fonte do direito” é empregado metaforicamente, pois em sentido próprio fonte é a nascente de onde brota corrente de água. Justamente por ser uma expressão figurativa tem mais de um sentido. Ainda segundo a autora,

emprega-se também o termo “fonte do direito” como equivalente ao fundamento de validade da ordem jurídica.

A teoria Kelseniana, por postular a pureza metódica da ciência jurídica, libera-a da análise de aspectos fáticos, teleológicos, morais ou políticos que, porventura, estejam ligados ao direito. Com isso essa doutrina designa como “fonte” o fundamento de validade jurídico-positiva da norma jurídica, confundindo a problemática das fontes jurídicas com a noção de validade das normas de direito.

O fundamento de validade de uma norma, como assevera Kelsen, apenas pode ser a validade de uma outra, figurativamente denominada norma superior, por confronto com uma norma que é, em relação a ela, inferior. Logo, é fonte jurídica a norma superior que regula a produção da norma inferior. Para essa concepção, entende-se, também por fonte jurídica a norma hipotética fundamental que confere o fundamento último de validade da ordem jurídica, por ser impossível encontrar na ordenação jurídica o fundamento positivo para a Constituição.

Essa norma básica foi, por Kelsen (1999, p. 84), designada constituição no sentido lógico-jurídico, diferenciando-a assim da Constituição em sentido lógico-positivo. Essa norma fundamental diz apenas que se deve obedecer ao poder que estabelece a ordem jurídica, mantendo a ideia de que uma norma somente pode originar-se de outra, da qual retira sua validade.

As fontes do direito se subdividem em: fontes estatais (lei e jurisprudência), fontes não-estatais (costumes e doutrina), primárias (lei, doutrina, e costume) e secundárias (doutrina, jurisprudência, analogia, princípios gerais de Direito e equidade).

De acordo com Diniz (2017, p. 4), as fontes formais estatais subdividem-se em legislativas (leis, decretos, regulamentos, etc.) e jurisprudenciais (sentenças, precedentes judiciais, súmulas, etc.). A isso acresce as convenções internacionais, pelas quais dois ou mais Estados estabelecem um tratado, daí serem fontes formais estatais convencionais. Afirma a referida autora que as não estatais, por sua vez, abrangem o direito consuetudinário (costume jurídico), o direito científico (doutrina) e as convenções em geral ou negócios jurídicos:

São fontes formais estatais:

a) a legislação, que é o processo pelo qual um ou vários órgãos estatais formulam e promulgam normas jurídicas de observância geral. A atividade legiferante, é tida, portanto, como a fonte primacial do direito. [...]

b) a produção jurisprudencial, pois a jurisprudência é, portanto, nas expressivas palavras de Miguel Reale, a forma de revelação do direito que se processa através do exercício da jurisdição, em virtude de uma sucessão harmônica de decisões dos tribunais. [...]

São fontes formais não estatais:

a) prática consuetudinária. Dentre as mais antigas formas de expressão do direito temos o costume. A lei, por mais extensa que seja em suas generalizações, por mais que se desdobre em artigos, parágrafos e incisos, nunca poderá conter toda a infinidade de relações emergentes da vida social que necessitam de uma garantia jurídica, devido à grande exuberância da realidade, tão variável de lugar para lugar, de povo para povo. Por isso, ante a insuficiência legal, é mister manter a seu lado, quando for omissa e quando impossível sua extensão analógica, as fontes subsidiárias do direito que revelem o jurídico.

b) Atividade científico jurídica. A doutrina é formada pela atividade dos juristas, ou seja, pelos ensinamentos dos professores, pelos pareceres dos juristas e pelas opiniões dos tratadistas.

c) Poder negocial, pois, Miguel Reale, cujo pensamento aceitamos, salienta a sua importância como força geradora de normas jurídicas particulares e individualizadas que só vinculam os participantes da relação jurídica. Trata-se das normas contratuais que resultam do fato de a própria ordem jurídica reconhecer à pessoa, enquanto sujeito de direitos e deveres, o poder de estipular negócios para a realização de fins lícitos, mediante um acordo de vontades. As pessoas físicas ou jurídicas criam normas contratuais, exercendo um poder limitado legalmente, que as vincula à prática dos direitos e deveres avençados.

d) Poder normativo dos grupos sociais. O Estado não é o único elaborador de normas jurídicas; falta-lhe o monopólio do comando jurídico; este também emerge dos vários agrupamentos sociais contidos no Estado, embora limitado ao âmbito de cada um. Existe, como todos sabem, uma legislação canônica da Igreja Católica; há uma legislação corporativa de entidades públicas ou privadas, com objetivos culturais, econômicos, políticos ou desportivos, obrigatórios para todos os seus componentes, sujeitando-os a sanções, inclusive de caráter penal.

Pelo entendimento de Diniz (2017) pode-se definir que as normas jurídicas (leis, decretos, costumes, sentenças, contratos) não são, como se vê, produtoras do direito, mas consistem no próprio direito objetivo, que brota de circunstâncias políticas, históricas, geográficas, econômicas, axiológicas e sociais (fontes materiais) que se completam com um ato volitivo do Poder Legislativo, Executivo, Judiciário etc. (fontes formais). As Fontes materiais ou reais são não só fatores sociais, que abrangem os históricos, os religiosos, os naturais (clima, solo, raça, natureza geográfica do território, constituição anatômica e psicológica do homem), os demográficos, os higiênicos, os políticos, os econômicos e os morais (honestidade, decoro, decência, fidelidade, respeito ao próximo), mas também os valores de cada época (ordem, segurança, paz social, justiça), dos quais fluem as normas jurídico-positivas.

A mesma autora defende que a jurisprudência constitui um costume judiciário que se forma pela prática dos tribunais. A jurisprudência está, constituída por normas gerais e obrigatórias criadas pela prática consuetudinária do Poder Judiciário, consubstanciando normas individuais, pois forma-se no meio de casos concretos. Além de uma importantíssima fonte de normas jurídicas gerais, é uma fonte subsidiária de informação, vez que atualiza o entendimento da lei, dando-lhe uma interpretação atual que atenda aos reclamos das necessidades do momento do julgamento e de preenchimento de lacunas.

A prática consuetudinária, da qual resulta o costume, é, portanto, uma norma que deriva da longa prática uniforme ou da geral e constante repetição de dado comportamento sob a convicção de que corresponde a uma necessidade jurídica. É necessário que o costume seja conforme a ideia de justiça. Daí a exigência da razoabilidade (DINIZ, 2017, p. 11).

Neste sentido, segundo o art. 4º da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro, o recurso ao costume só tem cabimento quando se esgotarem todas as potencialidades legais. Daí o seu caráter de fonte subsidiária, procurando completar a lei e preencher a lacuna. Segue: “Art. 4º Quando a lei for omissa, o juiz decidirá o caso de acordo com a analogia, os costumes e os princípios gerais de direito”.

Já a doutrina decorre da atividade científico-jurídica, isto é, dos estudos científicos realizados pelos juristas, na análise e sistematização das normas jurídicas, na elaboração das definições dos conceitos jurídicos, na interpretação das leis, facilitando e orientando a tarefa de aplicar o direito, e na apreciação da justiça ou conveniência dos dispositivos legais, adequando-os aos fins que o direito deve perseguir, emitindo juízos de valor sobre o conteúdo da ordem jurídica, apontando as necessidades e oportunidades das reformas jurídicas (DINIZ, 2017, p. 13).

É um importante recurso à produção de normas jurídicas individuais para preencher determinadas lacunas, sendo valiosa fonte de cognição. Neste sentido, frisa-se que no nosso direito não há quaisquer dificuldades para a eventual busca da ajuda da doutrina, porque o art. 4º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro acima mencionado prevê o recurso aos princípios gerais de direito, sendo que muitos deles são de formação doutrinária.

Quanto ao Poder negocial, salienta-se a sua importância como força geradora de normas jurídicas particulares e individualizadas que só vinculam os participantes da relação jurídica. Segundo o autor, esse poder caracteriza-se como fonte negocial, pela convergência dos seguintes elementos: a) manifestação de vontade de pessoas legitimadas a fazê-lo; b) forma de querer que não contrarie a exigida em lei e objeto lícito e possível; e c) paridade entre os partícipes ou pelo menos uma devida proporção entre eles (REALE, 2001, p. 178-181).

O negócio jurídico é norma jurídica individual, pois as partes contratantes acordam que se devem conduzir de determinada maneira, uma em face da outra. É norma jurídica individual porque mediante o contrato estabelecem-se, em regra, deveres e direitos apenas para os contraentes, embora se possa admitir contrato em favor de terceiro, impondo deveres e conferindo direitos a pessoa que não participou na produção do negócio jurídico, porém seu conteúdo deve ser sempre querido pelos contratantes.

Sobre o Poder normativo dos grupos sociais, verifica-se que há várias ordenações jurídicas, e cada grupo social tem suas normas. Os grupos sociais são fontes de normas, pois têm o poder de criar suas próprias ordenações jurídicas que garantem a consecução dos fins que pretendem atingir. Eis a razão pela qual uma sociedade mercantil tem seu contrato social; um grêmio e uma universidade, seus estatutos; uma academia de letras, seu regimento. As normas elaboradas pelos grupos sociais visam reger a sua vida interna (DINIZ, 2017, p. 19).

Após o estudo das fontes do direito, é importante frisar há normas vigentes no ordenamento jurídico Brasileiro que versam sobre os contratos que regem os voos aéreos internos, bem como aqueles que regem os voos aéreos internacionais. As fontes formais estatais são o Código Civil, Código Brasileiro de Aeronáutica, Convenções Internacionais de Varsóvia, Convenções de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor. Tais normas são consideradas pela doutrina jurídica como conflitantes entre si. Neste diapasão, considera-se na doutrina internacional duas correntes com posicionamento distintos que são imprescindíveis de serem analisadas para se trazer uma solução nos casos em que o conflito entre as normas se configure.

Tão logo, é oportuno considerar duas correntes sustentadas pela doutrina internacional que procuram explicar as relações entre o direito internacional e o direito interno, a saber: Teoria Monista e Teoria Dualista.

A primeira corrente é chamada de Monista e tem fundamento baseado no fato de que sempre haverá a supremacia absoluta da lei internacional sobre as normas internas, tendo em vista ser instituída de soberania internacional.

A teoria Monista é defendida por Kelsen (1999), que diz que somente há uma ordem jurídica para cada Estado, com relevâncias internacionais e nacionais. O autor acreditava que não era preciso haver um procedimento legislativo específico para se incorporar determinado Tratado ou Convenção internacional na ordem jurídica nacional, pois não existia a distinção de lei interna e internacional, acarretando assim em uma aceitação automática. Para o autor, caso houvesse um conflito de normas a ser dirimido, a solução viria ou da supremacia do direito internacional ou da do direito interno, uma vez que se acreditava que havia uma conexão dos dois âmbitos do direito.

Com efeito, o monismo jurídico, concebido por Kelsen, sustenta que o direito constitui um sistema único, do qual são partes integrantes o direito internacional e o direito interno, daí surgindo a possibilidade de conflitos entre ambos e a necessidade de normas para solucioná-las. O autor elabora, em verdade, um sistema segundo o qual a validade do direito interno decorre do reconhecimento do direito internacional.

Divide-se o monismo em duas modalidades, o radical que afirmava haver uma prevalência dos Tratados e Convenções Internacionais sobre as leis nacionais; e o moderado que entendia que esses acordos internacionais seriam equiparados à lei ordinária, havendo a necessidade de serem subordinados à Constituição Federal e à aplicação dos critérios hierárquicos e de especialidade para o caso de haver antinomias entre as normas.

A segunda corrente é denominada Dualista e toma como base o fato de que normas internacionais e nacionais ocupam o mesmo nível hierárquico no ordenamento jurídico do país, pois os acordos internacionais necessitam passar de aprovação de processo legislativo assim como as leis ordinárias.

A teoria dualista acredita que há dois ordenamentos jurídicos distintos, um de caráter internacional, onde há a aplicabilidade das normas nas relações jurídicas internacionais, e outra de caráter interno, onde há aplicabilidade das leis nas relações jurídicas nacionais.

Também entre os dualistas existe uma divisão, segundo a forma como as normas de direito internacional devem ser incorporadas ao ordenamento jurídico interno. Assim, o dualismo se divide em radical ou extremado e moderado ou mitigado.

O dualismo radical prega que a internalização dos tratados internacionais deve ocorrer por meio de lei. O dualismo moderado considera que a internalização de uma norma internacional pode ocorrer por meio de ato infralegal, como um decreto presidencial.

Conforme defende a doutrina majoritária, o Brasil adota um dualismo mitigado ou moderado no concernente a solucionar os possíveis conflitos de normas internacionais e nacionais, uma vez que se faz obrigatório obedecer ao processo legislativo de internacionalização dos Tratados e Convenções para que estes adquiram vigência no plano interno. Assim, há no Brasil a necessidade de decreto presidencial para integrar a norma internacional ao ordenamento jurídico nacional, como foi feito com a Convenção de Varsóvia e a Convenção de Montreal, promulgadas pelo presidente da República por meio de Decretos.

Diante desses vários diplomas legais vigentes no ordenamento jurídico, torna-se comum que surjam dúvidas no que tange à aplicação dessas normas ao caso concreto.

Vê-se, pois, que é incontestável que possa vir a ocorrer conflitos normativos, porque a prática demonstra que uma rigorosa coerência lógica não é requisito essencial do direito, mas apenas do sistema jurídico. Assevera-se que, a possibilidade de existência de leis antinômicas (contraditórias entre si), é consequência da própria dinamicidade do Direito.

Estas contradições, inevitavelmente, com maior ou menor frequência são encontradas no ordenamento jurídico, são denominadas de antinomias.

Conforme Tartuce (2005), a antinomia é a presença de duas normas conflitantes, válidas e emanadas de autoridade competente, sem que se possa dizer qual delas merecerá aplicação em determinado caso concreto. A antinomia pode ser aparente ou real.

Estar-se-á diante de uma antinomia aparente se os mecanismos para eliminá-la forem encontradas nas próprias normas componentes do ordenamento jurídico. Ao contrário das antinomias aparentes, nas antinomias reais verifica-se verdadeira incongruência normativa, impossível de ser equacionado pelos critérios de solução de conflitos.

Para o autor, na análise das antinomias aparentes, três critérios devem ser levados em conta para a solução dos conflitos: a) critério cronológico: norma posterior prevalece sobre norma anterior; b) critério da especialidade: norma especial prevalece sobre norma geral; c) critério hierárquico: norma superior prevalece sobre norma inferior.

Tartuce assevera no breve estudo das antinomias ou lacunas de conflito estudo (2005) que dos três critérios acima, o cronológico, constante do art. 2º da LICC, é o mais fraco de todos, sucumbindo frente aos demais. O critério da especialidade é o intermediário e o da hierarquia o mais forte de todos, tendo em vista a importância do Texto Constitucional, em ambos os casos.

Ensina Junior (1996), que há três requisitos para a configuração de uma antinomia real: a) incompatibilidade (entre normas envolvidas); b) indecidibilidade (impossibilidade de se chegar a uma decisão sobre qual preceptivo legal deve prevalecer); c) necessidade de decisão.

Em tais circunstâncias, os critérios aplicáveis para a superação das antinomias aparentes não serão capazes de sanar o conflito. Será necessário, então, para superação desta antinomia, a adoção de uma das seguintes providências, conforme defende Ferraz Junior (1996): a) edição de nova norma determinando qual das normas antinômicas deve prevalecer; b) utilização do princípio da equidade, tendo como ponto de referência os parâmetros do *justum* (princípio supremo da justiça).

A antinomia nos contratos de transporte aéreo faz-se presente quanto à aplicabilidade da norma ao caso concreto, por ter mais de um instrumento legal válido e vigente regulamentando a mesma matéria. Desta maneira, existe antinomia acerca de qual norma aplicar nos contratos de transportes aéreos internacionais, se a lei específica, referindo-se à Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, ao Código Brasileiro de Aeronáutica, ou se deve ser aplicado o Código de Defesa do Consumidor, nos termos que será tratado no presente estudo.

Pode-se utilizar também como critério para resolução dos conflitos aparentes das normas acima mencionadas, entendimentos contidos na Hermenêutica Jurídica, vez que o dever do intérprete é descobrir o real sentido da norma jurídica retratada no texto da lei, mantendo-se sempre fiel a essência da lei e ao resultado prático que ela visa atingir.

Para Mendes (2008), a hermenêutica é em sua essência a própria maneira do homem compreender o mundo, não sendo só um método de interpretação. É uma ciência de interpretação das normas jurídicas, melhor dizendo, o conjunto de princípios e normas que direcionam a interpretação é a hermenêutica.

A Hermenêutica Jurídica é a compreensão que dar o sentido à norma. Isso quer dizer que na norma jurídica há sempre um sentido que não está explicitamente demonstrado para que possa ser alcançado. As palavras nunca são usadas de forma isolada, assim dependendo do contexto em que esteja inserida, uma mesma palavra pode assumir significados diferentes, que poderão ser tão diversificados quantos sejam os contextos em que for utilizada. A norma jurídica, como conjunto de palavras ou textos, se submete a idêntica circunstância.

Segundo a estrutura do positivismo jurídico, existem certos limites, intransponíveis a atividade interpretativa. Por isso, a interpretação nunca poderá colocar-se contra a vontade que o legislador expressou em texto lei.

A necessidade de interpretação das normas jurídicas nos dias de hoje, é apresentado através do estudo da hermenêutica jurídica, com um sentido muito mais amplo do que uma mera interpretação textual.

O objeto de estudo da hermenêutica como ciência é buscar e identificar o sentido e o alcance das expressões de direito. Exigindo atitudes diferenciadas dos intérpretes que almejam conhecimento e interpretação das normas, não bastando conhecer o direito, mas exigindo compreensão gramatical, interpretação textual e extra-textual, métodos de interpretação, doutrina e jurisprudência e aplicabilidade das leis. Com este conjunto de conhecimentos entende-se a hermenêutica jurídica como uma verdadeira filosofia em busca do sentido das normas.

Segundo Friede (2006, p. 158), a interpretação da norma jurídica pode se dar quanto as fontes, aos meios e ao resultado. Quanto às fontes a interpretação poderá ser: Autêntica, Judicial ou Doutrinária. Quanto aos meios será a interpretação: Gramatical (literal ou filológica), Racional (lógica), Sistemática, Histórica ou Teleológica. Quanto ao resultado poderá ser: Declarativa (enunciativa), Extensiva ou Restritiva. Segue breve e resumida conceituação dos tipos apresentados de interpretação da norma jurídica.

Quanto às fontes:

a) Interpretação Autêntica (legislativa): É o método onde o legislador dá apenas um depoimento sobre os trabalhos preparatórios da lei, da realidade social que possibilitou seu surgimento e de seus objetivos fundamentais. Pode servir também como base para interpretar outra lei, que por ventura tenha sentido controvertido ou obscuro (FRIEDE, 2006, p. 159).

b) Interpretação Doutrinária: É a realizada pelos juristas, pelos cientistas do direito, por pessoas cientificamente aptas a interpretar as leis, realiza-se através de teses, comentários a legislação, manuais apresentados por estes.

c) Interpretação Judicial (ou Jurisprudenciais): É aquela que resulta das decisões prolatadas pela justiça, esta interpretação resultará em efeitos práticos para a sociedade. É uma interpretação que emana do juiz, que se faz presente em sentenças, acórdãos, súmulas etc. Este tipo de interpretação tem o poder de influenciar o Poder Legislativo na criação de novas leis, já que revela os conflitos essenciais da lei com a realidade fática.

- Quanto aos meios:

a) Interpretação Gramatical: É aquela voltada à investigação das palavras da lei, partindo do exame gramatical dos vocábulos que a constitui. É um exame preliminar das palavras, mediante as quais as leis são apresentadas. É importante destacar que este tipo de interpretação é somente o ponto de partida do intérprete em busca do significado da norma, jamais poderá ser seu ponto de chegada ou o único método utilizado na busca desse fim. Assim sendo, a aplicação pura e simples da interpretação gramatical não garante a exata tradução da norma ou da distribuição da justiça, porém não pode ser desconsiderada sob pena de sacrificar a segurança jurídica, já que as figuras de legislador e intérprete não podem ser confundidas (MENDES, 2008, p. 79).

b) Interpretação Racional (ou Lógica): É um procedimento interpretativo que busca o sentido da norma através da aplicação dos princípios científicos da lógica. Este método para parte da doutrina deve ser analisado sob o prisma de 5 (cinco) componentes (FRIEDI, 2006, p. 162):

- O *mens legis*: Análise daquilo que realmente foi dito pelo legislador, desconsiderando suas intenções.

- O *mens legislatori*: Busca a verdadeira intenção do legislador ao editar a norma, independente do que foi efetivamente escrito.

- O *ocasio legis*: O que é determinante para este tipo de interpretação é o conjunto de circunstâncias que foram determinantes para a criação daquela norma jurídica.

- O *a contrario sensu*: Este sim é o real componente da interpretação lógica, ou seja, será permitido conferir direitos ou determinar proibições interpretando pelo o que não está expressamente proibido ou permitido. Obtém-se a conclusão, através da exclusão.

- O *a fortiori*: Segundo Friede (2006): “pode ser resumido pela máxima do Direito segundo a qual “quem pode o mais pode o menos””. Estes argumentos acima elencados, neste método interpretativo devem ser levados em consideração na análise do sentido da norma, pois ao final a interpretação racional buscará uma aplicação lógica formal da lei.

c) Interpretação Sistemática: Este método pressupõe o uso da racionalidade do legislador, a unidade e coerência do ordenamento jurídico. Busca-se esclarecer o conteúdo da norma, considerando-a em relação a outras normas do sistema, isto é, de uma perspectiva estrutural. O intérprete situa o dispositivo a ser interpretado dentro do contexto normativo geral em que ele se encontra. Este tipo de interpretação tem como finalidade resolver eventuais conflitos de normas jurídicas, conjugando sistematicamente os dispositivos, examinando-os sob a ótica do sistema jurídico em que estão inseridos e do direito que queiram tutelar (FRIEDE, 2006, p. 163).

d) Interpretação Histórica: Busca-se o real sentido da norma a ser interpretada através de precedentes normativos, se necessário utilizando até mesmo documentos históricos, pois muitas vezes o verdadeiro sentido da norma está escondido atrás de expressões antigas não mais utilizadas na atualidade. As novas normas jurídicas são resultado do aperfeiçoamento das normas anteriores. Interpreta-se a norma para revelar a vontade histórica do legislador no momento de sua edição.

e) Interpretação Teleológica: Para este método é sempre possível atribuir um propósito, uma finalidade, às normas jurídicas. Na verdade, procura-se interpretar as leis de forma a melhor aplicá-las na sociedade em que estão inseridas (FRIEDE, 2006, p. 164). O objetivo é alcançar a finalística da lei, fazendo uma ligação entre lei, causa e finalidade.

- Quanto ao resultado:

a) Interpretação declarativa: ocorre quando o legislador disse exatamente o que está escrito, ou seja, o operador do direito ao interpretar a norma obterá um sentido idêntico ao pretendido pelo legislador, há uma equivalência entre as palavras da norma e seu espírito, não permitindo qualquer extensão interpretativa.

b) Interpretação Extensiva: ocorre quando o operador do direito ao interpretar a norma acaba estendendo o seu alcance, pois o legislador ao editar a norma disse menos do

que seria necessário. A interpretação aqui acaba por dar a norma um sentido mais amplo do que aquele que foi expresso pelo legislador.

c) Interpretativa Restritiva: Ocorre quando a interpretação der a norma um sentido mais amplo do que aquele expresso pelo legislador no corpo da norma. A diferença é que neste caso o sentido da norma, o objetivo que o legislador gostaria de alcançar está expresso no texto da norma, mas é necessário que o intérprete amplie essa interpretação diante da problemática da realidade fática.

É importante dizer que o ideal é que o intérprete proceda em primeiro lugar a interpretação literal para, em seguida, observar as interpretações lógica, sistemática, histórica e teleológica, concluindo ao final pela integralização de todos esses meios, chegando assim no conhecimento do verdadeiro conteúdo e significado da norma jurídica (FRIEDE, 2006, p. 165).

A interpretação da norma jurídica tem como finalidade precípua tornar possível a aplicação dos enunciados normativos, abstratos e gerais, em virtude das situações vividas pela sociedade como um todo, sendo assim, a norma tem a função de regular as situações concretas do cotidiano. Por isso é muito importante respeitar as regras de interpretação, para que se possa controlar a racionalidade do trabalho hermenêutico e da mesma forma avaliar o seu resultado (MENDES, 2008).

3 O TRANSPORTE AÉREO

Turismo e transporte possuem estreita ligação, visto que o turismo implica necessariamente deslocamentos para fora do lugar da residência habitual do indivíduo, assim, o transporte se faz necessário, sendo que estes foram criados para levar pessoas a um destino, bastando que haja motivação para que este deslocamento ocorra. Desse modo, o turismo atrai ou aumenta demanda para regiões com baixo interesse comercial, contribuindo para o progresso dos países, cidades e comunidades.

De forma geral, o turismo é considerado atividade capaz de colocar países em igualdade de competição, é através da atividade a economia alcança mais rapidamente o equilíbrio na balança comercial. Para isso o transporte aéreo internacional é de extrema importância, já que por seu intermédio a demanda populacional se desloca. Mas, segundo Edra (2005), o passageiro só realiza viagens se houver certas garantias.

Destaca-se que, para que haja o efetivo desenvolvimento do turismo internacional, faz-se necessário resguardar os direitos e garantias do consumidor nos contratos de serviços turísticos, a exemplo do contrato de transporte aéreo internacional.

Contrato de transporte aéreo internacional, de acordo com Ramos (2017), é aquele em que o ponto de partida e o ponto de destino estão situados no território de Estados diferentes, constituindo entre as partes que o integram relação jurídica de consumo atípica, posto que é afetada pelo elemento estrangeiro. Essa relação deverá ser analisada no âmbito do Direito Internacional Privado (DIPr).

Sob essa perspectiva, pode-se afirmar que o contrato de transporte aéreo internacional está conectado com o direito do território de domicílio do consumidor, isso é certo. O local de partida e de chegada fica em territórios diferentes, em países distintos. No entanto, se houver escala em território estrangeiro, mesmo que o território de partida coincida com o território de chegada, o voo será considerado internacional, desde que a escala esteja programada no contrato do voo.

Como a mesma relação jurídica não pode ser simultaneamente regulada por três ordens jurídicas distintas, há que se definir qual delas é a mais apropriada para reger o contrato de responsabilidade civil. A esse conflito de normas, que, vigendo em lugares distintos, potencialmente se aplicam simultaneamente a mesma relação jurídica, dá-se o nome de conflito de leis no espaço, que, por sua vez, constitui o objeto principal do Direito Internacional Privado.

A fim de solucionar os conflitos, o Direito Internacional Privado faz uso das chamadas regras de conexão ou normas indiretas, para indicar a lei aplicável à relação jurídica de múltipla conexão. A técnica legislativa tradicional das normas indiretas baseia-se na escolha de uma, dentre as várias conexões possíveis, como a mais adequada para a indicação da lei aplicável. Assim, para as relações de contratos de transporte aéreo internacional, o legislador brasileiro faz uso do artigo 9º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB),

Art. 9º. Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem. § 1º destinando-se a obrigação a ser executada no Brasil e dependendo de forma essencial, será esta observada, admitidas as peculiaridades da lei estrangeira quanto aos requisitos extrínsecos do ato. § 2º A obrigação resultante do contrato reputa-se constituída no lugar em que residir o proponente (BRASIL, 1942).

Essa lei determina que deve ser aplicada a lei do local da celebração do contrato de responsabilidade civil. Em viagem internacional, se o contrato foi realizado no Brasil, será aplicado o direito brasileiro. Verifica-se o que determina o direito material brasileiro sobre indenização de danos decorrentes do transporte aéreo internacional. Também se depara com multiplicidade de normas potencialmente aplicáveis à mesma situação.

Os contratos de transporte são regulados, pelo Código Civil Brasileiro no capítulo XIV, nos artigos 730 a 756. Observa-se que nas disposições gerais deste capítulo o legislador prevê que pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou bagagens e que o transporte só poderá ser exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, devendo ser regido pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido nos atos do contrato de responsabilidade civil:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 731. O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código.

Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

Art. 733. Nos contratos de transporte cumulativo, cada transportador se obriga a cumprir o contrato relativamente ao respectivo percurso, respondendo pelos danos nele causados a pessoas e coisas.

§ 1º O dano, resultante do atraso ou da interrupção da viagem, será determinado em razão da totalidade do percurso.

§ 2º Se houver substituição de algum dos transportadores no decorrer do percurso, a responsabilidade solidária estender-se-á ao substituto.

Cabe aos contratos de transporte em geral, aplicar, quando couber, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais, contanto que não contrariem o código civil.

Conforme entendimento de alguns juristas, as convenções internacionais de Varsóvia e Montreal têm prevalência sobre o Código Civil e Código de Defesa do Consumidor, em virtude do que está previsto no art. 178 da Constituição de 1988, onde os contratos internacionais devem ser respeitados. Segue:

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995).

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995).

No transporte internacional de pessoas e de bagagens, os eixos principais de proteção às pessoas vão desde a fase pré-contratual, contratual e pós-contratual, visando, em linhas gerais à proteção contra práticas de serviços abusivas, no que se refere ao consumidor.

Assim, a responsabilidade civil daquele que pratica o serviço está inserida neste último eixo, representando um dos mais significativos aspectos da proteção do consumidor, porque repara o consumidor em caso de prejuízos causados pela introdução de serviços irregulares no mercado.

No direito brasileiro, antes da vigência do Código de Defesa do Consumidor, a responsabilidade civil dos transportadores nas relações de consumo, na ausência de legislação específica, era disciplinada pelas normas previstas no Código Civil e pelas convenções internacionais de Varsóvia e a de Montreal. Assim, conforme dispõe o Art. 734 do Código Civil:

Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.

A exigência da declaração do valor da bagagem no contrato de responsabilidade civil está ligada ao valor da indenização no caso de danos ocorridos. No que diz respeito a danos ou perdas, o transportador deverá seguir os horários e itinerários previstos no contrato de responsabilidade, sob pena de responder pelo que ocorrer. De outro modo, cabe à pessoa transportada sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo

aos passageiros. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.

O dano tem relação intrínseca com o consumo, pois se trata de bagagens com mercadorias adquiridas pelo passageiro dentro do comércio, desse modo, o transporte aéreo internacional de bagagens deve ser relacionado com o consumo, no caso, o passageiro que teve seus bens extraviados no serviço de transporte aéreo, sofrendo diversos prejuízos.

Assim, quando a bagagem for entregue ao transportador, deverá estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade, e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado pelo nome e endereço. Ao receber a bagagem do passageiro, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que o identifiquem, obedecido o disposto em lei especial. Dessa forma, o transportador poderá exigir que o remetente lhe entregue, devidamente assinada, a relação discriminada das bagagens a serem transportadas, em duas vias, uma das quais, por ele devidamente autenticada, ficará fazendo parte integrante do conhecimento.

Por se tratar de relação de consumo, alguns autores entendem que nos contratos de transporte aéreo internacional aplica-se as normas do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, Lei 8.078/1990, outros, porém, entendem que aplica-se as regras dispostas nas Convenções Internacionais de Varsóvia e Montreal. Por esta razão, entende-se que há antinomia jurídica entre o Código de Defesa do Consumidor e as convenções internacionais, Varsóvia e Montreal.

De acordo com Ramos (2017), se está diante de outro conflito de leis. Havendo antinomia entre a Convenção de Montreal, em vigor no Brasil a partir do seu decreto de promulgação em 2006, e o Código de Defesa do Consumidor, em vigor desde 1990, qual norma deve prevalecer? Exatamente essa questão foi julgada no Supremo Tribunal Federal, que afetou o tema ao sistema de recursos repetitivos com repercussão geral reconhecida no julgamento conjunto do RE 636.311 e do AgRE 766.618. Nesta são discutidos dois fundamentos para amparar o entendimento de que, havendo antinomia entre a Convenção e outra legislação interna de mesma hierarquia, deve prevalecer o disposto no texto de origem internacional.

O primeiro e mais tradicional fundamento remete a questão das regras que regem os conflitos de lei no tempo, especificamente ao critério da especialidade, segundo o qual a lei especial posterior derroga a lei geral anterior. Nesse contexto, a Convenção de Montreal seria considerada norma especial que regula o contrato de transporte aéreo internacional, e o

Código de Proteção e Defesa do Consumidor, norma geral, que regula as relações de consumo como um todo. O segundo fundamento se utiliza do artigo 178, da Constituição Federal, para afirmar que, no caso de conflito de leis relativos ao contrato de transporte aéreo internacional, o legislador constitucional determinou que as normas de origem internacional devem prevalecer sobre as normas de origem interna e que, no caso, a regra constitucional prevalece inclusive sobre as regras internas de solução dos conflitos de lei no tempo. Trata-se, pois, de fundamento mais amplo que o anterior.

Verifica-se que ambos os fundamentos partem de premissa equivocada, pois há completa desconformidade com as teses atuais sobre conflitos de leis. A premissa equivocada é a de que a antinomia de normas dentro do mesmo sistema deva ser resolvida pela aplicação exclusiva de uma das normas em detrimento da outra. Porque ou se aplica uma norma ou se aplica a outra. Essa maneira simplista é própria do ultrapassado pensamento positivista da subsunção das normas, segundo o qual, para cada relação fática existiria somente uma única e exclusiva norma de Direito aplicável. Segundo Ramos (2017), vive-se reconhecidamente um tempo de pluralidade de normas, que afeta sobremaneira a solução dos conflitos de lei, tanto no tempo como espaço.

Assim, considera-se que as relações jurídicas raramente estão submetidas a um único corpo de normas, mas que, ao contrário, são regidas por um conjunto difuso de regras e princípios. Ao invés de se excluírem mutuamente, se completam e dialogam entre si, sendo a missão daquele que diz o direito traduzir esse diálogo e encontrar para cada conflito, a partir de técnicas contemporâneas de hermenêutica, uma solução que favoreça a harmonia interativa do sistema, e não a sua fragmentação.

Desse modo, a técnica jurídica para solução de conflitos privilegia a inclusão, e não a exclusão de normas. Para Ramos (2017), ao aplicar a Convenção de Montreal não exclui a aplicação do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, pelo contrário, ambos se aplicam a relação jurídica decorrente do contrato de transporte aéreo internacional, devendo as aparentes antinomias serem solucionadas através de uma interpretação integrativa e harmônica do sistema, que comporte a preservação dos princípios e fundamentos que o sustentam.

Assim também no transporte aéreo internacional, diferente do que ora se discute no julgamento do Supremo Tribunal Federal (STF), a aplicação da Convenção de Montreal não poderia afastar a aplicação do CDC. Aqui é preciso fazer breve menção à criativa e extensiva interpretação que o STF está buscando dar ao artigo 178, da Constituição Federal. De acordo com votos proferidos em julgamento conjunto.

O argumento apresentado é de que o artigo 178 seja regra constitucional de conexão, ou seja, uma norma indireta de Direito Internacional Privado com sede constitucional, que indicaria a norma aplicável às normas que solucionam conflitos de lei. Tal regra teria o poder inclusive de afastar o princípio de proteção do consumidor inserido no inciso XXXII, do artigo 5º, o qual expressamente o voto não reconhece como direito fundamental, mas como norma de princípio da intuição.

Trata-se de construção, conforme Ramos (2017), que se poderia chamar de fantasiosa, criada para justificar uma tese que por si só não tem fundamento. O artigo 178 não é uma norma de Direito Internacional Privado, tampouco regra de conexão. E não o é porque claramente não objetiva indicar a lei aplicável a eventual conflito de leis no espaço em matéria de transporte aéreo, nem mesmo indicar a lei que deve prevalecer na aplicação das normas sobre o direito aplicáveis para solução dos conflitos de lei no tempo. Não existe nada no texto constitucional que corrobore essa interpretação. O texto é simples e não comporta significados mirabolantes. Contém somente um mandamento ao legislador brasileiro, o qual, se for legislar sobre a matéria de transporte aéreo internacional, deverá observar os tratados internacionais sobre o tema.

Não é norma de conflito. Não indica preferência da legislação de origem internacional sobre aquela de origem interna. Nenhum sentido existe em criar para a regra constitucional uma interpretação completamente desconforme com o Direito Internacional Privado contemporâneo, que desde o século passado abandonou as regras de conexão rígidas e indiferentes ao resultado material da solução do conflito de leis e passou a adotar conexões flexíveis, sempre buscando a melhor proteção da pessoa humana.

Tendo em mente a atual realidade do Direito Internacional, a regra do artigo 178 da Constituição Federal deve ser interpretada em conjunto com aquelas do artigo 5, V, X, XXXII e parágrafo segundo, bem como com aquelas do artigo 1, III; artigo 4, II e artigo 170, V, todas da Constituição Federal e todas contemplando a necessidade de proteção dos consumidores e conferindo a essa proteção status de direito fundamental.

3.1 DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O TRANSPORTE AÉREO

No âmbito do Direito Internacional Público, a Organização das Nações Unidas, em recentíssima atualização de diretrizes para proteção dos consumidores, reconhece a necessidade de fortalecer a proteção do consumidor vulnerável e em posição de desvantagem,

bem como reconhece duas necessidades legítimas: a proteção contra danos e proteção dos interesses econômicos.

Fica evidente que o Direito Internacional clama pela proteção do consumidor vulnerável. Trata-se de diretriz de todo o sistema de Direito Privado Internacional. A fim de atender esse resultado material determinado pelo ordenamento, desenvolve-se para os conflitos de lei que envolvam sujeitos vulneráveis, o critério da norma mais favorável.

Diante dos fundamentos expostos, a solução do conflito de leis, no espaço ou no tempo, que se apresente numa relação que tenha por um dos seus sujeitos um vulnerável, não se dá mais pela ultrapassada técnica de derrogação de uma norma pela outra, mas, sim, pela aplicação simultânea das normas incidentes e escolha daquela mais favorável à pessoa vulnerável, ou seja, o passageiro do transporte aéreo internacional. Essa opção é bastante clara, pois ela é advinda do conjunto normativo internacional, deveria ser ratificada pelo STF. Assim, no julgamento do HC 90.450, com relatoria do ministro Mello (2009, *on-line*)¹ declarou que:

Os magistrados e Tribunais, no exercício de sua atividade interpretativa, especialmente no âmbito dos tratados internacionais de direitos humanos, devem observar um princípio hermenêutico básico (tal como aquele proclamado no Artigo 29 da Convenção Americana de Direitos Humanos), consistente em atribuir primazia à norma que se revele mais favorável à pessoa humana, em ordem a dispensar-lhe a mais ampla proteção jurídica. O Poder Judiciário, nesse processo hermenêutico que prestigia o critério da norma mais favorável (que tanto pode ser aquela prevista no tratado internacional como a que se acha positivada no próprio direito interno do Estado), deverá extrair a máxima eficácia das declarações internacionais e das proclamações constitucionais de direitos, como forma de viabilizar o acesso dos indivíduos e dos grupos sociais, notadamente os mais vulneráveis, a sistemas institucionalizados de proteção aos direitos fundamentais da pessoa humana, sob pena de a liberdade, a tolerância e o respeito à alteridade humana tornarem-se palavras vãs.

Interpreta-se assim o que foi dito pelo Ministro, estando o Direito do Consumidor claramente inserido na sistemática contemporânea dos direitos humanos, caberia ao STF agora, no julgamento conjunto dos RE 636.311 e do AgRE 766.18, ter em mente o resultado material da solução do conflito de leis que se apresenta.

Assim, as normas materiais da Convenção de Montreal protegem o sistema composto das transportadoras aéreas internacionais. Ao passo que as normas materiais de origem interna, especificamente o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, protegem a pessoa vulnerável, ou seja, o passageiro do transporte aéreo internacional.

¹ Disponível em:

<<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/visualizarEmenta.asp?s1=000162313&base=baseAcordaos>>. Acesso em: 15 ago. 2018.

No caso do extravio de bagagens e danos morais, a responsabilidade civil nos contratos de transporte aéreo internacional passou a ter relevância, pois o extravio de bagagens, seja ele temporário ou não, ganhou relevo dentro do contexto da responsabilidade do prestador do serviço de transporte aéreo internacional.

Ora, a lei e a jurisprudência têm entendido ser aplicável o instituto do dano moral quando ocorre perda da bagagem do passageiro, não importando se a perda foi definitiva ou temporária. É importante salientar, que em caso de voos com conexões, não importa qual a companhia aérea é a responsável judicialmente, podendo ser ingressada demanda judicial em face de quaisquer das companhias que fizeram parte do trajeto do seu itinerário.

Juridicamente, esta responsabilidade solidária das companhias aéreas advém da aplicação do disposto no art. 7º e art. 25 do Código do Consumidor:

Art. 7º. Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade. Parágrafo único. Tendo mais de um autor a ofensa, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo.

[...]

Art. 25. É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenua a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores.

§ 1º Havendo mais de um responsável pela causação do dano, todos responderão solidariamente pela reparação prevista nesta e nas seções anteriores.

§ 2º Sendo o dano causado por componente ou peça incorporada ao produto ou serviço, são responsáveis solidários seu fabricante, construtor ou importador e o que realizou a incorporação.

Assim, todos responderão pelos danos de forma solidária, dando proteção ao passageiro do transporte aéreo internacional. Em relação ao valor do dano moral, isso varia de caso a caso. Existem demandas que ocorre apenas com extravio temporário ou definitivo da bagagem, para esses casos, a jurisprudência entende que não é necessário fazer prova de que o extravio tenha trazido problemas para o consumidor, sendo que os dissabores ocorridos são considerados lógicos.

Existem, porém, casos que o extravio traz grandes prejuízos para o passageiro, como a perda de um laptop ou até mesmo material que seria utilizado no destino final da viagem, como por exemplo, uma bicicleta para participar de uma competição. E se o extravio da bagagem acarretar prejuízos à saúde do passageiro, como a perda de remédios recomendados pelo sistema de saúde, a situação fica ainda mais grave. Esses reflexos

envoltos a má prestação de serviço ensejam, naturalmente e se comprovados, aumento na indenização por danos morais que será arbitrada pelo juiz brasileiro.

O direito do consumidor do passageiro internacional é direito de cada pessoa. As ocorrências de extravio de mala de bagagem têm sido recorrentes aos operadores do direito, e isso auxilia, querendo ou não, na melhoria dos serviços por parte das companhias aéreas, pois estas acabam respondendo financeiramente pelos erros cometidos na prestação de seus serviços.

Entretanto, apesar das leis internas a respeito de danos e extravios de bagagens, como se verá neste trabalho, as convenções de Varsóvia e de Montreal prevalecerão sobre os direitos do consumidor.

3.2 O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Dada à expansão do tráfego aéreo internacional, as novas conjunturas e as demandas corporativas induzem a formação de novos paradigmas de desenvolvimento e de maior fluidez, que exigem formas mais rápidas, racionais e precisas de deslocamentos internacionais.

A importância do setor de transporte aéreo internacional está inserida em seus encadeamentos e no potencial de estímulos a outros setores no conjunto de valores, o que permite avaliar o quanto é necessário o efetivo funcionamento deste meio de transporte. De acordo com Salinas (1993) diferentes perspectivas de análise podem retratar o setor de transporte aéreo internacional.

Desse modo nessa seção em primeiro momento: define-se contrato jurídico, em seguida o contrato do transporte aéreo internacional, verificando como se dá o contrato do serviço entre duas entidades, isto é, o transportador e o passageiro. Também se explica a natureza jurídica do contrato de transporte aéreo internacional e mostra-se a classificação do contrato de transporte aéreo. Evidencia-se o contrato quanto ao objeto transportado, de pessoas e de bagagens. Bem como a diferença entre os espaços, se nacional e internacional, pois aí residiria a antinomia entre as leis internas e externas: Código de Defesa do Consumidor e as Convenções Internacionais. Quanto à regularidade, ou seja, se regular ou não. Finalmente, no que diz respeito ao número de transportadores envolvidos, quando é transporte aéreo sucessivo e não sucessivo.

A definição de contrato serve de base, pois é a partir de contrato que a viagem no transporte aéreo se realiza. Desse modo, conforme Fiúza (2000, p. 211)

O contrato é todo acordo de vontades de fundo econômico realizado entre pessoas de direito privado que tem por objetivo a aquisição, o resguardo, a transferência, a conservação, a modificação ou a extinção de direitos, recebendo amparo do ordenamento legal.

Assim, o acordo de vontades é essencial ao contrato, sem a vontade, o contrato não teria validade. O mundo moderno é o universo dos contratos, principalmente o contrato jurídico formal, constitucional. De acordo com Lima (2007), os contratos são celebrados todos os dias, desde que acordamos. Assim, para o autor, “Se o fenômeno contratual deixasse de existir, também o deixaria a nossa sociedade”. Desse universo, destacam-se duas funções dos contratos: a função econômica e a função social. A função econômica é mais simples de explicar: auxiliar no processo de circulação da riqueza. Enquanto a função social envolve aspectos complexos, como cidadania, educação dos povos, formas do homem conviver em sociedade.

Entretanto, sem alongamentos em demasia no discurso do contrato, afirma-se que obedece a três princípios: princípio da autonomia da vontade, princípio da obrigatoriedade contratual e o princípio do consensualismo.

Os três são da maior importância no presente estudo. Para Fiúza (2000, p. 214), o princípio da autonomia da vontade é o mais importante, pois é ele que faculta às partes total liberdade para concluir seus contratos. Ele se funda na vontade livre, na liberdade de contratar que se exerce em quatro planos: contratar ou não contratar; com quem e o que contratar; estabelecer as cláusulas contratuais, respeitados os limites da lei; e mobilizar ou não o Poder Judiciário para fazer respeitar o contrato, que, uma vez celebrado, torna-se fonte formal de Direito. Silvio Rodrigues citado por Lima (2007, p. 29), afirma que “cada vez que a formação do negócio jurídico depender da conjunção de duas vontades, encontramos-nos na presença de um contrato, que é, pois, o acordo de duas ou mais vontades, em vista de produzir efeitos jurídicos”.

Quanto ao princípio da obrigatoriedade contratual, Fiúza (2000, p. 215) assim se expressa: “interpretar contrato é identificar a vontade criadora do negócio”. Enquanto Almeida (2012), em seu artigo sobre a evolução histórica do conceito de contrato, mostra que Roppo (2009), busca de um modelo democrático de contrato. Âmbito Jurídico, assim:

O conceito jurídico de contrato está, de acordo com para Roppo (2009), intrinsecamente ligado ao conceito social-econômico que lhe é dado – como instrumento que operacionaliza a circulação de riquezas, ou seja, contrato é sinônimo de operação econômica, mas com uma acepção mais ampla (p. 39).

Dessa maneira, os contratos, bem como as cláusulas contrárias ao Direito reputam-se ilegítimos, saindo da esfera do princípio da obrigatoriedade contratual. O princípio do consensualismo é aquele onde os contratos são realizados sem qualquer fórmula sacramental, bastando, para a sua eficácia, o consenso entre as partes. Como exemplo, Fiúza (2000) mostra o caso da compra e venda, da locação, do mandato e da sociedade. Entretanto, esse princípio é limitado quando a Lei exige formalidades extras para alguns contratos.

Definido o contrato em pormenores, parte-se para a definição da responsabilidade do contrato de transporte aéreo internacional. Dessa forma, o contrato de transporte aéreo internacional é o acordo através do qual duas entidades, uma das quais o transportador, convencionam o transporte de pessoas ou coisas, pela via aérea, de um ponto geográfico para outro, por meio de uma aeronave. Neste sentido, Salinas (1993, p. 413) define o contrato civil de transporte aéreo como aquele pelo qual um transportador leva um usuário de um lugar para outro em uma aeronave, por via aérea, de uma determinada localidade a outra sob condições estipuladas por ambas as partes. Já Almeida (2010) exclui o elemento aeronave do conceito, define o contrato de transporte aéreo como:

O acordo em que convergem duas vontades opostas, mas harmônicas celebrado entre aquele que pretende fazer conduzir a sua pessoa ou de terceiros, ou coisa certa, de um lugar para outro, utilizando a via aérea e aquele que, de forma onerosa ou gratuita, aceitar encarregar-se dessa condução (p. 21).

Apesar de não estar expressamente qualificado na lei nacional, o contrato de transporte aéreo pertence à categoria dos contratos de prestação de serviços. De acordo com o Código Civil, em seu art.1.154,

Art. 1.154 O ato sujeito a registro, ressalvadas disposições especiais da lei, não pode, antes do cumprimento das respectivas formalidades, ser oposto a terceiro, salvo prova de que este o conhecia.

Parágrafo único. O terceiro não pode alegar ignorância, desde que cumpridas as referidas formalidades.

Não obstante o objeto do contrato de transporte aéreo se reconduzir ao de um contrato típico de prestação de serviços, entende-se que poderá ser considerado como um contrato misto, ou seja, envolve o passageiro e a sua bagagem. De acordo com Sousa (2013) basta considerar o fato de, por vezes, o passageiro associar ao transporte da sua pessoa, o transporte de bagagem de porão. Tal fato, apesar de não configurar um elemento que por si suprima a prestação do serviço de transporte, que é autônoma, concorre com a prestação principal, banhando-se num regime autônomo.

Neste sentido, na presença do referido elemento, é possível afirmar a existência de um contrato misto no qual convergem dois regimes típicos, o contrato de transporte do

passageiro e o contrato de depósito de bagagem desse passageiro. De fato, para Almeida (2011), a entrega, pelo passageiro, de bagagens de porão, a cargo da transportadora aérea, que tem lugar, em regra, no momento do *check in*, configura um verdadeiro contrato de depósito. Mas se a bagagem de porão assumir dimensões ou formas irregulares deverá ser entregue em um balcão próprio. O transportador aéreo obriga-se a guardar e restituir uma coisa móvel que, para o efeito, lhe é entregue pelo depositante, no caso, o passageiro.

Almeida (2010, p. 21) diz que o objeto do contrato se concentra na prestação de um serviço específico relacionado com a deslocação geográfica, de pessoas ou coisas, através da via aérea.

Sousa (2013), também entende que o objeto deste contrato é uma prestação de serviço de condução que compreende duas características: (a) a capacidade para mover ou deslocar geograficamente pessoas e bagagens; e (b) a especificidade do meio usado nessa condução ou deslocação.

Evidentemente que essa posição está correta, mas não com a exclusividade centrada na prestação de transporte, pois se admite que, por outro lado, este complexo contrato compreende vários outros objetos além da prestação de transporte, como por exemplo: a locação de um assento destinado ao passageiro na aeronave, elemento esse atribuído individualmente a cada passageiro. A prestação de serviços de segurança ao passageiro que envolve a obrigação de disponibilizar equipamento de segurança para casos de emergência bem como, exposição inicial prévia à descolagem sobre os procedimentos de segurança na descolagem, durante o voo e na aterragem em caso de emergência. A prestação de um serviço de transporte de passageiros até à aeronave e da aeronave de volta para o complexo de desembarque no aeroporto. Mas principalmente, na condução responsável da bagagem do passageiro, objeto do presente estudo.

Quanto aos sujeitos do contrato de transporte aéreo temos o transportador, que se obriga a deslocar pessoas e bagagens de um local para outro, e a contraparte que, no transporte de pessoas, coincide geralmente com o beneficiário do serviço, ou seja, o passageiro ou o viajante. Aqui, os termos usados podem ser passageiros, usuários ou viajantes. Caso não coincida com o destinatário, entende-se que o contrato é celebrado a favor de terceiro. De acordo com Sousa (2013):

É possível definir os usuários do transporte aéreo como aquelas pessoas físicas ou jurídicas que, fazendo parte dos contratos de transporte aéreo, utilizam os serviços das transportadoras aéreas para a realização do seu interesse no serviço de transporte aéreo, seja de pessoas, correio ou carga, quer sejam regulares ou não, e sejam nacionais ou internacionais (p. 31).

Todavia, poderão surgir situações onde intervêm outros sujeitos, como se poderá verificar na venda de viagens por operadores turísticos. Então a natureza jurídica deste tipo de contratos exige resposta. Faz-se necessário atender o caso concreto, pois poderá englobar um ou mais contratos. Para Almeida (2007):

O contrato de viagem turística não é um mero subtipo de contrato de transporte. É um contrato misto em que se integra, com frequência, uma prestação de transporte. O tipo legal exige a combinação de pelo menos duas das seguintes prestações: transporte, alojamento, e outros serviços turísticos. Estes últimos só se representarem uma parte significativa da viagem (p. 168).

Conforme Miranda (2000), é importante esclarecer que o operador turístico se apresenta sempre como um intermediário entre os prestadores de serviços e o cliente, não como um sujeito no contrato de transporte ou alojamento. Deste modo, Almeida (2010) entende que o operador turístico assume a posição de compromisso e que o consumidor se apresenta como um terceiro, configurando-se assim um típico contrato a favor de terceiro em que o promitente, ou seja, transportador aéreo se obriga a vender-lhe um determinado número de lugares para que sejam utilizados por clientes do promissário, não chegando a existir uma relação contratual direta entre o passageiro e o transportador aéreo.

Dando continuidade à análise, estuda-se outro elemento essencial designada via aérea, e que pela sua importância integra a definição de contrato de transporte aéreo, ou seja, a natureza jurídica do contrato de transporte aéreo internacional. Quanto à natureza jurídica do contrato de transporte aéreo internacional, pode-se dizer que a formação desse tipo de contrato não obedece necessariamente à forma escrita, sendo muitas vezes um contrato consensual. Dessa forma, não é necessária uma forma especial. No entanto, conforme Almeida (2010, p. 22), é importante a presença de um contrato de transporte aéreo internacional, sujeito ao Sistema de Varsóvia, este daria corpo ao contrato de transporte aéreo.

Entretanto, para Baganha (1997, p. 827), o contrato de natureza consensual seria suficiente, onde a simples manifestação entre as partes tornaria o contrato perfeito. Para o autor, a exigência de um adequado título de transporte não é determinante para existir ou não o contrato, onde essa exigência é um equívoco da Convenção de Varsóvia.

De outro modo, Sousa (2013, p. 36) o bilhete como título de transporte tem assumido características que se afastam da possibilidade de entendê-lo, ou seja, como título constitutivo. Isso foi ditado pelo crescimento da atividade comercial de transporte aéreo e o constante desenvolvimento da tecnologia. Sobre o tema, o capítulo II, artigo 3, prevê:

Capítulo II - Documentação e Obrigações das Partes, Relativas ao Transporte de Passageiros, Bagagem e Carga
Artigo 3 – Passageiros e Bagagem

1. No transporte de passageiros será expedido um documento de transporte, individual ou coletivo, que contenha:
 - a) a indicação dos pontos de partida e de destino;
 - b) se os pontos de partida e de destino estão situados no território de um só Estado Parte e, caso haja sido prevista uma ou mais escalas no território de outro Estado, a indicação de pelo menos uma dessas escalas.
2. Qualquer outro meio em que conste a informação mencionada no número 1 poderá substituir a expedição do documento mencionado naquele número. Se um desses meios for utilizado, o transportador oferecerá ao passageiro expedir uma declaração escrita da informação conservada por esses meios.
3. O transportador entregará ao passageiro um talão de identificação de bagagem por cada volume de bagagem registrado.
4. O passageiro receberá um aviso escrito, indicando que, quando seja aplicável a presente Convenção, esta regulará a responsabilidade do transportador por morte ou lesões, por destruição, perda ou avaria de bagagem, e por atraso.
5. O descumprimento das disposições dos parágrafos precedentes não afetará a existência nem a validade do contrato de transporte, o qual, não obstante, ficará sujeito às regras da presente Convenção, incluindo as relativas aos limites de responsabilidade.

Isto quer dizer que o bilhete é substituído por cupões virtuais, guardados nas bases de dados das companhias aéreas e acessíveis, a todo o momento, nos balcões e *call centers* das mesmas. Após a emissão do bilhete eletrônico é enviada a confirmação do mesmo por e-mail ou por fax, contendo igualmente o código de reserva do voo.

A convenção de Varsóvia e posteriormente a convenção de Montreal estabeleceram a classificação do transporte aéreo para efeitos jurídicos. Dessa maneira, a classificação do transporte aéreo obedece uma metodologia para facilidade dos transportadores e usuários. Dessa maneira, o contrato de transporte aéreo pode ser classificado quanto ao objeto transportado, quanto ao espaço jurisdicional e quanto a sua regularidade.

No que se refere ao objeto transportado, pode ser: de pessoas e de bagagens. E quanto ao espaço jurisdicional, o transporte aéreo pode ser considerado como transporte aéreo doméstico e transporte aéreo internacional. Mas aqui só nos interessa o transporte aéreo internacional.

Há regimes diferentes que podem ser aplicados ao contrato de transporte aéreo, podem ser internacional ou doméstico. Isso implica em função do objeto transportado ser correio, pessoas, bagagens, ou mercadorias, de forma a atender à existência ou não de regularidade nos voos, e quanto ao fato de se tratar de um transporte aéreo combinado ou simples. De conformidade com Almeida (2010, p. 34), há outras maneiras de classificações passíveis de influenciar o regime aplicável, tendo em conta a onerosidade ou gratuidade do contrato, atendendo a natureza comercial ou civil, obedecendo à existência de intermodalidade ou não, permitindo distinguir o transporte aéreo, no sentido puro, simples ou isolado, da figura

do transporte combinado. Ou mesmo, atendendo ao número de transportadores envolvidos, de maneira se estamos perante um transporte aéreo sucessivo ou não.

Importante verificar os dois tipos de transporte essenciais ao estudo, ou seja, o transporte de pessoas e o transporte de bagagens. O transporte de pessoas é diferente dos outros contratos de responsabilidade civil de transporte aéreo pela existência de uma pessoa física, com direitos e deveres. A esse respeito, Pinto (2012, p. 193), trata da personalidade jurídica como a aptidão para ser titular de autônomo de relações jurídicas. Conforme a legislação em vigor, levando em conta o artigo 66 do Código Civil, apenas se reconhece personalidade jurídica ao nascituro após o nascimento completo e com vida.

Internacionalmente a Convenção de Varsóvia aplica-se a pessoas e bagagens. A respeito de bagagens, a Convenção de Varsóvia classifica a bagagem como um bem suscetível de transação comercial. Dessa forma, para Sousa (2013), o contrato de transporte aéreo de pessoas possui natureza pessoal, não integrando o conceito jurídico de passageiro as seguintes categorias: Pessoal tripulante ou outro pessoal vinculado ao transportador por um contrato de trabalho e viajando em serviço;

As pessoas que com o consentimento do transportador, se encontrem a bordo sem título de transporte; e as pessoas que viajem clandestinamente, isto é, que se encontrem a bordo da nave sem o conhecimento do transportador ou apesar da sua proibição.

Quanto ao transporte de bagagens, pode-se dizer que este transporte está associado ao transporte de pessoas, pois as bagagens por si só não têm autonomia, pois é necessária a existência de um contrato de transporte de pessoas para que se possa falar em bagagens, Salinas (1993, p. 341).

Entende que o contrato de transporte aéreo de bagagens é aquele pelo qual uma empresa de transporte aéreo ou um simples transportador se obriga a transladar de um lugar a outro, por via aérea a bagagem de um passageiro como consequência de um contrato de passagem anterior ou simultâneo, sendo os objetos registrados quanto os que leva consigo à mão.

Sendo assim, fica esclarecido que as bagagens não têm uma existência contratual autônoma, porém, quando existe, beneficia-se de regime contratual particular e fica sujeita a regras de responsabilidade próprias.

Entretanto, para a Convenção de Varsóvia bagagem e mercadoria têm o mesmo significado, a mesma nomenclatura. Veja o artigo 1:

1. A presente Convenção aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efetuado por aeronave mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes gratuitos efetuados por aeronave por uma empresa de transportes aéreos.

A convenção não define exatamente o termo bagagem, ela indica apenas a maneira como ela é transportada, respeitando o contrato. Mas, ao mesmo tempo, a Convenção de Varsóvia utiliza o termo mercadoria. As convenções internacionais de Varsóvia e Montreal não tiveram a preocupação em definir o termo bagagem. Viu-se que a Convenção de Varsóvia utiliza, nos artigos 1 e 4 as expressões bagagem e mercadoria para denominar a bagagem que fica à guarda dos passageiros. De outra maneira, a Convenção de Montreal, no seu artigo 17, 2, faz apenas referência à bagagem não registrada para designar objetos de uso pessoal do passageiro. Conforme o Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006:

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

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

E a bagagem registrada é aquela que foi despachada no ato do *check in* e fica sob a guarda do transportador. Este tem o dever de colocá-la no porão da aeronave. Este fato fundamenta o que foi explicado sobre depósito de bagagens, configurando um autêntico contrato de responsabilidade civil do transporte aéreo internacional no que diz respeito ao depósito. Vale observar que a importância desta distinção é de fundamental relevância na medida em que estes contratos se baseiam em regimes diferentes de responsabilidade, assim, o risco pela perda ou deterioração da bagagem registrada corre por conta do transportador, desde que seja entregue no *check in* até o levantamento das mesmas no fim da viagem.

Outro item de fundamental importância é definir a diferença entre o transporte de voo doméstico do transporte de voo internacional, pois o espaço de jurisdicional de cada um faz diferença quando do extravio de bagagens no momento em que a pessoa reivindica seus direitos, pois o seu espaço jurisdicional terá que estar definido no momento do contrato.

O entendimento da diferença entre voo doméstico e voo internacional se torna relevante quando há escalas, pois, para fins de indenização da perda de bagagens, a pessoa deverá saber qual legislação deverá usar, ou seja, se nacional ou internacional. A natureza do voo define o processo de indenização. Assim, para entender se um voo está de acordo com o conceito de transporte aéreo doméstico há que levar em conta dois pontos principais. Para Sousa (2013), primeiramente, é importante determinar o território de partida e o território de chegada e o segundo, averiguar a existência, ou não, de escalas em estados terceiros.

Para que se considere existir um voo doméstico, tanto a partida quanto a chegada têm de ser efetuada no mesmo estado soberano, mesmo que tenha sobrevoado espaço aéreo internacional ou sujeito à jurisdição de outro estado estrangeiro. Entretanto, existindo escala não poderão ser realizadas em estados terceiros. Assunto previsto no número dois do artigo primeiro, da Convenção de Varsóvia, bem como, no número dois, do artigo primeiro, da Convenção de Montreal. De acordo com o art. 1, número dois:

Para o efeito da presente Convenção, é considerado transporte internacional todo o transporte no qual, de acordo com o que foi estipulado pelas Partes, o ponto de partida e o ponto de destino, quer haja ou não interrupções de transporte ou transbordo, estejam situados quer no território de duas Altas Partes Contratantes, quer apenas no território de uma Alta Parte Contratante, se previu uma escala no território de um ou de outro Estado, mesmo que este Estado não seja uma Alta Parte Contratante. O transporte entre dois pontos dentro do território de uma única Alta Parte Contratante sem uma escala estabelecida no território do outro Estado não será considerado transporte internacional para os efeitos da presente Convenção (CONVENÇÃO DE VARSÓVIA, 197).

A Convenção considera o transporte aéreo internacional quando o avião passa por um território diferente da parte contratante. Entendemos que, se uma aeronave inicia o voo em Fortaleza com destino a Londres, esse voo é internacional. De outro modo, se uma aeronave inicia o voo de Fortaleza com destino ao estado de São Paulo, mas faz escala na Bolívia, este voo é internacional.

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

Enquanto o transporte doméstico é aquele onde o ponto de partida e o de chegada está situado no mesmo território, sem escalas programadas. Por exemplo, de Fortaleza ao estado de São Paulo. Uma escala forçada em outro território por problemas mecânicos não deixa de ser voo doméstico.

Desse modo, observa Sousa (2013), de acordo com ambas as Convenções, os elementos a considerar de forma a averiguar o preenchimento do conceito em análise são aqueles que constam no contrato. Deste modo, caso o piloto seja forçado a desviar a aeronave da rota planejada, em virtude de algum problema mecânico, aterrando num estado terceiro, este fato não deverá ser considerado para a classificação do voo como internacional.

Vale mencionar o fato de a abrangência da noção de transporte aéreo doméstico em direito privado aéreo corresponder, por vezes, em matéria de direito público aéreo, a uma

operação de transporte internacional. Assim, conforme Almeida (2010, p. 30), o fato de uma aeronave sobrevoar o espaço aéreo de um Estado estrangeiro enquanto efetua um voo, em que os pontos de partida e chegada se encontram no território do mesmo Estado, não afeta a qualificação do voo como doméstico, mas o simples fato de sobrevoar um espaço aéreo internacional obriga o transportador a obedecer a um determinado número de normas de direito internacional público que se aplicam a operações internacionais, de que é exemplo a necessidade de obter autorização de sobrevoos a que correspondem direitos de primeira liberdade. Os textos internacionais de Varsóvia (1929) e de Montreal (1999) demonstram em seus artigos 1 e 2, número dois, o conceito de transporte aéreo internacional. Conforme Sousa (2013, p. 45):

O transporte aéreo internacional é todo o transporte em que, de acordo com o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto de destino, existindo ou não interrupção do transporte ou transbordo, estão situados quer no território de duas altas partes contratantes.

Neste caso a nacionalidade dos passageiros ou a sua residência é tão irrelevante como a nacionalidade da transportadora aérea. Complementando, Sousa (2013), diz que o transporte é internacional quando o ponto de partida e o ponto de chegada estão situados em estados diferentes, ou seja, submetidos à soberania, mandato ou autoridade de outra potência mesmo não contratante. O mesmo preceito informa que o transporte sem tal escala entre territórios submetidos à soberania, mandato ou autoridade da mesma alta parte contratante não é considerado como internacional para os efeitos das convenções referidas.

De acordo com Sousa (2013), é ainda considerado internacional o transporte aéreo que opere dentro do território do mesmo Estado, se este estiver englobado numa operação de voos sucessivos em que pelo menos um deles preenche o conceito de transporte aéreo internacional mencionado.

Desse nodo, para determinar se o transporte é internacional, o advogado deve determinar a partida, destino e locais de parada acordados. Esse processo geralmente pode ser realizado pela única tarefa de olhar para o *ticket*. Caso o bilhete não esteja disponível, a comunicação com o agente de viagens ou companhia aérea que emite o bilhete deve ser realizada imediatamente. Na maioria das vezes, ambos são cooperativos.

Assim, uma operação de voo cujo trajeto convencionado pelas partes tivesse partida no aeroporto de Congonhas e como destino final o aeroporto da cidade de Fortaleza, no qual fosse estipulada uma escala no aeroporto de Lima no Peru, ainda que a escala não fosse feita por motivos operacionais, o voo considerar-se-ia internacional nos mesmos termos.

3.3 O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE BAGAGENS

O contrato de transporte aéreo internacional de bagagens, segundo Sousa (2013), é um contrato de transporte especial e de importância crescente no mundo todo, vez que, diante da massificação da operação de transporte aéreo, a perda e extravio de bagagens constituem a maior fonte de conflito de interesses em face do transportador aéreo.

O transporte de bagagens está indissociavelmente ligado ao transporte de pessoas. As bagagens por si só não têm autonomia, pois é necessária a existência dum contrato de transporte de pessoas para que se possa falar em bagagens. As bagagens não têm uma existência contratual autônoma, mas, quando exista, beneficia de regime contratual particular e fica sujeito a regras de responsabilidade próprias.

Nas convenções internacionais de Varsóvia e Montreal não houve uma preocupação em definir o termo “bagagem”. Na Convenção de Varsóvia é utilizada, no artigo 4, 1, a expressão “objetos pessoais” para denominar a bagagem que fica à guarda dos passageiros, conforme segue:

SEÇÃO II - BOLETIM DE BAGAGEM.

ARTIGO 4

(1) No transporte de bagagem, além dos pertences pessoais dos quais o viajante detém a custódia, a transportadora emitirá um comprovante de registro de bagagem.

Por outro lado, a Convenção de Montreal, no seu artigo 17, 2, faz apenas referência à bagagem não registrada para designar objetos de uso pessoal do passageiro:

Capítulo III

Responsabilidade do Transportador e Medida da Indenização do Dano

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

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

Define-se tal contrato como uma das partes se obriga a transportar do ponto de partida ao de destino, conjuntamente com o passageiro, seus pertences pessoais, adequados para sua comodidade e uso durante a viagem.

Trata-se de contrato consensual, bilateral, formal, porém sem caráter solene. Referida caracterização evidencia que, embora se trate de transporte de bagagem, vige caráter acessório em relação ao contrato de transporte de passageiros. Assim, embora a doutrina

proceda ao tratamento autônomo de suas características, verdade é que seu enquadramento jurídico se submete ao contrato de transporte aéreo de passageiros. O fato é que não há bagagem despachada ou de mão sem que exista um titular beneficiário do transporte aéreo, o que evidencia o caráter acessório do referido contrato em relação ao contrato de transporte aéreo de passageiros.

Desse modo, a existência do contrato de transporte de bagagem encontra-se atrelada ao contrato de transporte de passageiros, o qual, uma vez extinto, produzirá os mesmos efeitos em relação à obrigação de transporte de bagagem, ainda que esta tenha sido objeto de prévia entrega ao transportador.

O contrato de transporte de bagagens distingue-se do contrato de transporte de cargas, uma vez que o primeiro é dependente e acessório do contrato de transporte de passageiros, enquanto que o contrato de transporte de cargas é um contrato autônomo que independe do transporte simultâneo de passageiros.

Releva-se, ainda, a distinção entre bagagem registrada e bagagem não registrada. Denomina-se por bagagem não registrada aquela que fica à guarda do passageiro e o acompanha na cabine da aeronave; a bagagem registrada é, por outro lado, despachada no ato de *check in* e fica à guarda do transportador que tem o dever de a colocar no porão da aeronave. A importância desta distinção torna-se fundamental na medida em que estes contratos se baseiam em regimes diferentes de responsabilidade, porquanto o risco pela perda ou deterioração da bagagem registrada corre por conta do transportador desde que é entregue no ato de *check in* até ao levantamento das mesmas no término da viagem.

4 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE BAGAGENS

Preliminarmente, é importante suscitar alguns conceitos e elementos sobre a matéria, que são fundamentais para a compreensão e diferenciação entre o regime de responsabilidade civil do transportador aéreo das Convenções e o sistema estabelecido pelo Código de Defesa do Consumidor.

Dias (2006, p. 55) ensina que “o interesse em estabelecer o equilíbrio econômico jurídico alterado pelo dano é a causa geradora da responsabilidade civil”.

Seguindo a mesma linha de raciocínio, Cavalieri (2005, p. 24), define o instituto da responsabilidade civil da seguinte maneira:

Designa o dever de que alguém tem de reparar o prejuízo decorrente da violação de um outro dever jurídico. Em apertada síntese, responsabilidade civil é um dever jurídico sucessivo que surge para recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário.

Nesse sentido, Pereira (2008, p. 661) destaca os elementos da responsabilidade civil:

Do conceito, extraem-se os requisitos essenciais: a) em primeiro lugar, a verificação de uma conduta antijurídica, que abrange comportamento contrário a direito, por comissão ou por omissão, sem necessidade de indagar se houve ou não o propósito de malfazer; b) em segundo lugar, a existência de um dano, tomada a expressão no sentido de lesão a um bem jurídico, seja este de ordem material ou imaterial, de natureza patrimonial ou não patrimonial; c) e em terceiro lugar, o estabelecimento de um nexo de causalidade entre uma e outro, de forma a precisar-se que o dano decorre da conduta antijurídica, ou, em termos negativos, que sem a verificação do comportamento contrário a direito não teria havido o atentado ao bem jurídico.

Os elementos da responsabilidade civil estão positivados no Código Civil, em seu art. 927, segundo o qual “aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo”.

Em linhas gerais, portanto, pode-se considerar que a responsabilidade civil corresponde a um dever que determinado sujeito possui de reparar o prejuízo causado a outrem, em virtude do descumprimento de uma obrigação imposta por lei ou por contrato.

Pode-se apontar obrigações do remetente ou expedidor, incumbindo-lhe, assim: entregar a mercadoria para ser transportada; acondicioná-la devidamente; declarar a natureza e o valor das mercadorias acondicionadas em invólucros fechados; e pagar o frete.

Por sua vez, as obrigações da transportadora são as seguintes: receber as mercadorias; transportá-las ao lugar de destino, entregando-as segundo o convencionado; não

alterar o itinerário fixado para o transporte; expedir o conhecimento de frete; e aceitar a variação da consignação.

No transporte de bagagens, a responsabilidade do condutor ou transportador começa a correr desde o momento em que recebe os bens e só expira depois de efetuada a entrega, conforme previsão do art. 750 do Código Civil, conforme segue:

Art. 750. A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

Já os danos ocorridos, não provenientes das causas referidas, ficam a cargo do condutor ou transportador. Entretanto, não se livra o transportador se a perda ou avaria decorrerem de negligência de sua parte, ainda que decorrentes de caso fortuito ou da própria natureza da coisa carregada.

Nesta modalidade de transporte, a relação jurídica dá-se por encerrada com a entrega das coisas ao destinatário, ou a quem detenha legitimamente o conhecimento de transporte. Havendo dúvidas quanto a quem seja o destinatário dos bens, a transportadora poderá depositá-los em juízo, caso não possa obter instruções do remetente.

No transporte de pessoas, a responsabilidade é do transportador quanto a danos em pessoas e em coisas, salvo força maior. A relação contratual termina com o desembarque do passageiro e a entrega da bagagem, no local de destino.

No que se refere ao contrato de responsabilidade civil do transporte aéreo internacional, Diniz (2011) conceitua como sendo aquele que o transportador se obriga a remover uma pessoa, e sua bagagem, de um local para outro, mediante remuneração. Ou seja, o contrato de responsabilidade civil entre o transportador e o passageiro, que será regulado pelo Código Civil, tendo todas as peculiaridades inerentes a quaisquer contratos firmados, abrangendo responsabilidades recíprocas.

Assim, uma vez que se trata no caso do presente estudo de risco contratual eventual de acidente aéreo internacional, ainda que por força maior ou caso fortuito, utiliza-se a teoria do risco e, logo, a responsabilidade da transportadora, em regra geral, é objetiva, o que contraria alguns aspectos da Convenção de Varsóvia.

A relação de transporte tem como fato constitutivo o contrato de transporte aéreo, pelo que existindo um dever de prestar que não é cumprido por uma das partes, gera responsabilidade contratual. Por outro lado, concebe-se a possibilidade de existir

responsabilidade do transportador aéreo em virtude do fato ilícito consistir na violação de um dever, o que origina responsabilidade extracontratual.

Para Cordeiro (2010, p. 387), isso se refere às diferenças entre o regime da responsabilidade contratual e da responsabilidade extracontratual no ordenamento jurídico.

A responsabilidade civil contratual ocorre pela presença de contrato existente entre as partes envolvidas, agente e consumidor, no caso do transporte aéreo internacional, transportador e passageiro. Desse modo, o contratado ao unir os quatro elementos da responsabilidade civil: ação ou omissão, somados à culpa ou dolo, causa e o consequente dano, em relação ao contratante, em razão do vínculo jurídico que lhes cerca, desse modo incorrerá na chamada responsabilidade civil contratual no transporte internacional de passageiros.

E quanto à responsabilidade civil extracontratual, o agente não tem vínculo contratual com o passageiro, mas, tem vínculo legal, uma vez que, por conta do descumprimento de um dever legal, o agente por ação ou omissão, com nexo de causalidade e culpa ou dolo, causará um dano ao passageiro.

4.1 RESPONSABILIDADE CIVIL: SUBJETIVA E OBJETIVA

Como bem assinala Gonçalves (2007, p. 21), “conforme o fundamento que se dê à responsabilidade, a culpa será ou não considerada elemento da obrigação de reparar o dano”. De fato, a principal diferença entre a responsabilidade subjetiva e objetiva se esteia na culpa.

De acordo com a teoria clássica, a responsabilidade subjetiva tem como principal pressuposto a ideia de culpa, de sorte que a comprovação desta se faz necessária para que haja a justa compensação do prejuízo sofrido. É assim que o Código Civil, em seus arts. 927, disciplina este instituto. Segue:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Posteriormente, criou-se a noção de responsabilidade subjetiva com culpa presumida, que se pauta na lógica de inversão do ônus da prova, ou seja, quem deve comprovar que não houve culpa é o sujeito que, supostamente, estará obrigado a reparar o dano. Todavia, com a evolução da sociedade e o desenvolvimento da indústria, o regime de

responsabilidade baseado na culpa não se mostrou eficiente para solucionar todas as hipóteses.

Assim, surgiu no ordenamento jurídico pátrio a responsabilidade objetiva, conforme dispõe o parágrafo único do art. 927.

Sobre o conceito de responsabilidade objetiva, merece atenção o ensinamento de Gonçalves (2007, p. 22):

Diz-se que a responsabilidade é legal ou “objetiva”, porque prescinde da culpa e se satisfaz apenas com o dano e o nexo de causalidade. Esta teoria, dita objetiva, ou do risco, tem como postulado que todo dano é indenizável, e deve ser reparado por quem a ele se liga por um nexo de causalidade, independentemente de culpa.

Feitas as principais considerações acerca do instituto jurídico da responsabilidade civil, passa-se a analisar, os principais diplomas internacionais que regem o sistema da responsabilidade civil do transportador aéreo, Sistema de Varsóvia e da Convenção de Montreal.

No âmbito do direito privado, um exemplo acontecido num passado ainda recente, conforme Noronha (2002), é constituído pela regra da responsabilidade civil objetiva dos patrões e pelos atos danosos de seus empregados ou construída no tempo em que o Código Civil, em seu artigo 1.523, claramente consagrava uma regra oposta. Era estabelecido que os patrões só seriam responsabilizados, se o dano fosse provado por culpa ou por negligência de sua parte. Este é um exemplo típico da norma de criação jurisprudencial que revogou anterior preceito legal. Noronha (2002) esclarece:

No Código Civil de 1916, a responsabilidade dos patrões e comitentes pelos atos danosos praticados pelos seus empregados ou prepostos estava prevista no art. 1.521, III, do Código Civil de 1916, que era complementado pelo art. 1.523. Esses preceitos atribuíam aos patrões e comitentes um regime de responsabilidade idêntico ao dos pais e tutores (art. 1.521. I e II): todos eles só seriam responsabilizados “provando-se que [...] concorreram para o dano, por culpa, ou negligência de sua parte” (art. 1.523).

E, quanto aos patrões, esse regime de responsabilidade civil subjetiva não era adequado, pois eram eles que ficavam com os benefícios resultantes das atividades em que ocupassem os subordinados, era socialmente incompreensível que sobre eles não recaíssem eventuais prejuízos causados pelas mesmas pessoas.

Dessa forma, procura-se explicar neste capítulo que no ordenamento jurídico brasileiro, no que diz respeito à indenizações por bagagens extraviadas, há dois tipos de responsabilidades: a objetiva e a subjetiva. No que diz respeito à responsabilidade subjetiva, o agente só poderá reparar o dano causado se comprovada a culpa ou o dolo. E na

responsabilidade objetiva, baseia-se na teoria do risco, sendo prevista no artigo 927, parágrafo único do Código Civil. Que assim informa:

Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Observa-se que o legislador explica com clareza a diferença entre as duas responsabilidades, na subjetiva, o agente só repara o dano se for comprovada a sua culpa, ao passo que na objetiva, o dano deverá ser reparado independente de ter culpa ou não.

4.2 A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR AÉREO INTERNACIONAL NA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E MONTREAL

Frisa-se que nas convenções Varsóvia e a de Montreal o legislador limita a responsabilidade do transportador aéreo internacional. No caso de perda, atraso e extravio da bagagem, no que diz respeito à legislação aplicável, abordaremos, em primeiro lugar, as normas constantes na Convenção de Varsóvia e, posteriormente, analisaremos o regime da Convenção de Montreal.

A Convenção de Varsóvia, elaborada no final da década de 20 (1929), visa a unificação de determinadas normas relativas ao transporte aéreo internacional. A esta convenção e aos subsequentes convênios e protocolos modificativos é chamado o Sistema de Varsóvia.

Na Convenção de Varsóvia foi adotado um regime de responsabilidade subjetiva com culpa presumida do transportador. De acordo com Lourenço (2010), nesta, retira-se da do transportador a responsabilidade, caso ele consiga provar que tomou todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhe era impossível tomá-las, presunção esta que recai também sobre os seus funcionários e agentes.

O art. 17 da Convenção de Varsóvia, dispõe que o transportador aéreo é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de bagagens registradas quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo. Segue:

Responsabilidade do transportador.

ARTIGO 17. A transportadora é responsável por danos resultantes de morte, lesão ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um passageiro quando o acidente que causou o dano ocorreu a bordo da aeronave ou durante qualquer operação de embarque e pouso.

(1) A transportadora é responsável por danos resultantes da destruição, perda ou dano de bagagem despachada ou bens quando o evento que causou o dano ocorreu durante o transporte aéreo.

(2) O transporte de ar dentro do significado do parágrafo anterior compreende o período durante o qual a bagagem ou carga está a cargo do transportador, seja em um aeroporto ou bordo de uma aeronave ou em qualquer lugar em caso de pouso fora de um aeródromo.

(3) O período de transporte aéreo não cobre qualquer transporte terrestre, marítimo ou fluvial fora de um aeródromo. No entanto, quando esse transporte for realizado na execução do contrato de transporte aéreo para carga, entrega ou transbordo, qualquer dano deverá ser presumido, a menos que se prove o contrário, resultante de um evento ocorrido durante o transporte aéreo.

Cumpre, assim, referir que é necessária a presença de dois elementos para que tal responsabilidade seja efetivada, por um lado, a ocorrência um evento danoso que tenha como consequência a destruição a perda ou avaria de bagagem registrada e, por outro, que tal evento tenha lugar durante o transporte aéreo, este, de acordo com o que foi visto até agora, começa com o embarque no avião, durante o voo e no desembarque.

De forma a delimitar o período de transporte aéreo para efeitos de atribuição e exclusão de responsabilidade ao transportador aéreo, relativamente à bagagem registrada, esclarece o artigo 17, da Convenção de Varsóvia, que tal período compreende o espaço de tempo em que as bagagens se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo de uma aeronave, ou em qualquer outro lugar se a aeronave aterrar fora de um aeródromo.

Por via da execução do contrato de transporte aéreo, se for efetuado transporte terrestre, marítimo ou fluvial para efeitos de carregamento, entrega ou transbordo de bagagens, recai sobre o transportador aéreo uma presunção de que o evento danoso ocorreu durante o transporte aéreo.

O transportador aéreo exonerar-se-á da sua responsabilidade se fizer prova que os seus funcionários ou agentes tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo, ou que lhes era impossível tomá-la, ou se provar que o prejuízo provém dum erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação. Poderá ainda excluir total ou parcialmente a sua responsabilidade se fizer prova de que a conduta culposa da pessoa que reclama a indenização, ou da pessoa de quem ela faz derivar os seus direitos, contribuiu ou causou os danos que se apuraram.

Nos mesmos termos é o transportador responsável se resultar um prejuízo pelo atraso na entrega das bagagens, salvo se provar que os seus funcionários, ou agentes, tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo, ou que lhes era impossível tomá-las.

Alerta-se para o fato do regime da responsabilidade aplicável à bagagem não registrada diferir do regime acima explanado, pois que, ficando a bagagem à guarda do passageiro, não recai a presunção de culpa sobre o passageiro por eventuais danos que se possam verificar.

Observa-se que o regime da Convenção de Varsóvia centra em si todo o regime contratual da responsabilidade civil do transportador aéreo definindo os termos em que se aplica os pressupostos de que depende a sua aplicação e os limites a que a responsabilidade está sujeita. Tudo isto em total neutralidade quanto ao fundamento da responsabilidade.

Assim, esta exclusividade imposta pela Convenção de Varsóvia à época de sua elaboração é até certo ponto compreensível tendo em conta os regimes díspares de cada país, em seus ordenamentos jurídicos, pois, seria impossível encontrar um regime comum a todos os ordenamentos jurídicos e como tal houve a necessidade de criar um sistema autônomo e exclusivo para a regulação deste tipo de responsabilidade e dos seus pressupostos de aplicação.

Dessa maneira, nos termos da convenção aplicar-se-ia as normas previstas acima de quaisquer instrumentos e apenas de forma subsidiária, porquanto a mesma se abstenha de regular determinada matéria, se poderá recorrer a outras fontes normativas, nomeadamente à legislação nacional.

Ficaram isentas deste regime de exclusividade as normas cujo conteúdo seja mais favorável ao passageiro, isto é, poderão ser convencionadas normas que confirmam uma proteção maior ao passageiro do que aquelas previstas na Convenção. Mas de acordo com a mesma convenção, poderiam ser convencionados limites de indenização superiores aos previstos ou poderão inclusivamente ser abolidos.

Entende-se que para se admitir a exoneração à luz do exposto, o transportador terá de ir mais longe do que limitar-se a demonstrar que tomou as normais medidas de segurança. O transportador terá de identificar a causa que deu origem ao extravio da bagagem para aferir das medidas que poderiam ter sido tomadas perante tais circunstâncias. Em seguida, demonstrar que tomou as diligências que se mostrariam adequadas para o caso concreto. Lourenço (2010, p. 447) acredita que caso não sejam apuradas as causas, não basta a demonstração da condição prévia de navegabilidade da aeronave da idoneidade da tripulação, pois assim estar-se-ia a criar uma presunção que não tem fundamento na Convenção.

Em análise, ao transportador cabe fazer prova de que tomou todas as medidas necessárias, o lesado tem apenas de provar o fato que deu origem ao dano. O transportador

poderá ainda exonerar-se total ou parcialmente da sua responsabilidade se conseguir provar que foi a conduta do lesado que causou o dano ou que para ele contribuiu.

No entanto, se o dano for provocado com dolo ou por sua culpa, ou dos seus agentes e funcionários agindo no exercício das suas funções, a responsabilidade deixa de estar sujeita a tais limites, podendo o montante da indenização ficar acima do limite imposto. Neste caso a prova que o transportador agiu com culpa ou dolo cabe ao demandante, como bem tem sustentado a jurisprudência que, de acordo com as regras do ônus da prova, o artigo 342, do Código Civil, atribui o ônus da prova àquele que invoca fatos impeditivos, modificativos ou extintivos do direito invocado.

Nota-se, com o passar dos anos, que a ausência de uniformidade e coesão nas normas do Sistema de Varsóvia ocasionou a fragmentação do mesmo. Não por outro motivo, alguns países se viram obrigados a consolidar seus próprios regulamentos internos referentes à matéria de responsabilidade do transportador aéreo. Com o objetivo de substituir o supramencionado sistema e unificar, novamente, as regras relativas ao tráfego aéreo a nível mundial, criou-se a Convenção de Montreal, em 28 de maio de 1999, incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto n.º 5.910, de 27 de setembro de 2006.

Esta Convenção cujo objeto se relaciona igualmente com a unificação de determinadas normas relativas ao contrato de transporte aéreo internacional, consagrando um regime nos contratos de responsabilidade civil do transportador aéreo renovado.

O regime da responsabilidade adotado na Convenção de Montreal apresenta-se como fonte de inspiração tanto para o Protocolo de Guatemala de 1971 e também para o Regulamento da Comunidade Europeia (CE), n.2027/97. Este regime apresenta um sistema indenizatório dividido em dois escalões. Um primeiro escalão em que o transportador aéreo responde independentemente de culpa, num regime de responsabilidade objetiva limitada a um determinado valor. Mas, obedecendo à convenção de Varsóvia que estabeleceu limites indenizatórios.

O transportador poderá exonerar-se parcial ou totalmente da responsabilidade se provar que os danos se verificaram por ato ou omissão, a título doloso ou negligente, do demandante ou do lesado. O transportador exonera-se na medida em que os atos do demandante ou lesado contribuíram para a verificação do dano.

Em segundo escalão o transportador poderá ser responsabilizado, por danos ou extravio de bagagens, provenientes em montante superior ao limite de Direito de Saque Especial (DSE), exceto se provar que, por um lado, o extravio da bagagem ou danos não foram causados por ato ou omissão, na forma dolosa ou negligente, do transportador ou dos

seus funcionários e agentes. Por outro lado, que tais danos foram causados exclusivamente por ato ou omissão, na forma dolosa ou negligente, de terceiros.

Então, a grande diferença do regime de responsabilidade constante no artigo 17 da Convenção de Varsóvia, e no artigo 17, da Convenção de Montreal prende-se com o fato de o regime de Varsóvia se caracterizar pela responsabilidade subjetiva com base na culpa presumida do transportador, enquanto que no regime de Montreal se consagra um regime de responsabilidade objetiva. Segue:

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

1. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o acidente que causou a morte ou a lesão haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque.
2. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada, no caso em que a destruição, perda ou avaria haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador. Não obstante, o transportador não será responsável na medida em que o dano se deva à natureza, a um defeito ou a um vício próprio da bagagem. No caso da bagagem não registrada, incluindo os objetos pessoais, o transportador é responsável, se o dano se deve a sua culpa ou a de seus prepostos.
3. Se o transportador admite a perda da bagagem registrada, ou caso a bagagem registrada não tenha chegado após vinte e um dias seguintes à data em que deveria haver chegado, o passageiro poderá fazer valer contra o transportador os direitos decorrentes do contrato de transporte.
4. A menos que se indique de outro modo, na presente Convenção o termo “bagagem” significa tanto a bagagem registrada como a bagagem não registrada.

No primeiro regime, o transportador exonera-se da responsabilidade se provar que tomou todas as medidas necessárias para evitar a verificação dos danos ou que lhe era impossível tomar tais medidas, medidas que se estendem aos seus agentes e funcionários. Se tal prova não fosse feita o transportador responderia dentro dos limites convencionados. Caberá ao passageiro, ou ao demandante, provar que o transportador, ou os seus funcionários e agentes, agiram com dolo ou culpa para que a indemnização possa ser superior aos limites convencionados.

No segundo regime, a prova de que nem o transportador, nem os seus funcionários ou agentes, agiram, ou deixaram de praticar atos que deviam ter praticado, a título de negligência ou dolo, ou inclusivamente que tais atos foram praticados por terceiros, terá apenas como propósito impedir que a responsabilidade do transportador seja aferida além do limite do Direito de Saque Especial (DSE). Caso contrário responderá objetivamente até este montante, incumbindo-lhe provar que o passageiro ou um terceiro, contribuíram ou causaram o dano por ação ou omissão, dolosa ou negligentemente, para se exonerar parcial ou totalmente.

Nesse sentido, mister esclarecer que a Convenção de Montreal, de fato, se sobrepõe aos diplomas que formam o Sistema de Varsóvia em todos os países que ratificaram a referida convenção, consoante o art. 55:

Artigo 55 – Relação com Outros Instrumentos da Convenção de Varsóvia

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

1. entre os Estados Partes na presente Convenção devido a que esses Estados são comumente Partes:

a) da Convenção para a Unificação de Certa Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 – (doravante denominada Convenção de Varsóvia);

b) do Protocolo que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, feito na Haia, em 28 de setembro de 1955 – (doravante denominado Protocolo da Haia);

c) da Convenção complementar à Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certa Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional realizado por Quem não seja o Transportador Contratual, assinada em Guadalajara, em 18 de setembro de 1961 – (doravante denominada Convenção de Guadalajara);

d) do Protocolo que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 modificada pelo Protocolo feito na Haia, em 28 de setembro de 1955, assinado na cidade da Guatemala, em 8 de março de 1971 – (doravante denominado Protocolo da Cidade da Guatemala);

e) dos Protocolos Adicionais números 1 a 3 e o Protocolo de Montreal número 4, que modificam a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia ou a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia e o Protocolo da Cidade da Guatemala, assinados em Montreal, em 25 de setembro de 1975 – (doravante denominados Protocolos de Montreal); ou

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

No que tange ao regime de responsabilidade do transportador aéreo, vale dizer que a Convenção de Montreal apresentou significativas mudanças, posto que no caso de morte ou lesão corporal adotou-se o regime de responsabilidade em dois níveis.

Em suma, de acordo com este regime de responsabilidade, em um primeiro nível, sempre haverá responsabilidade objetiva do transportador (art. 17, 1), respeitando-se o limite de 100.000 DES (art. 21, 1) por passageiro. Contudo, o transportador pode se eximir do pagamento se provar culpa exclusiva da vítima, nos termos do art. 20. Segue:

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

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

[...]

Artigo 20 – Exoneração

Se o transportador prova que a pessoa que pede indenização, ou a pessoa da qual se origina seu direito, causou o dano ou contribuiu para ele por negligência, erro ou omissão, ficará isento, total ou parcialmente, de sua responsabilidade com respeito ao reclamante, na medida em que tal negligência, ou outra ação ou omissão indevida haja causado o dano ou contribuído para ele. Quando uma pessoa que não seja o

passageiro, pedir indenização em razão da morte ou lesão deste último, o transportador ficará igualmente exonerado de sua responsabilidade, total ou parcialmente, na medida em que prove que a negligência ou outra ação ou omissão indevida do passageiro causou o dano ou contribuiu para ele. Este Artigo se aplica a todas as disposições sobre responsabilidade da presente Convenção, inclusive ao número 1 do Artigo 21.

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

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

Adicionalmente, outro grande avanço da Convenção de Montreal encontra-se no mecanismo de revisão dos limites de responsabilidade (art. 24,1), ao estabelecer que os valores prescritos nos artigos 21, 22, e 23 deverão ser revisados a cada cinco anos, para que se mantenham sempre atualizados:

Artigo 24 – Revisão dos Limites

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

Quanto aos limites dos valores indenizatórios a que o transportador aéreo está sujeito em caso de destruição, perda, avaria ou atraso na entrega de bagagem, há que fazer uma distinção quando se esteja perante bagagem registrada ou bagagem não registrada, conforme os artigos 22, 2, da Convenção de Montreal:

Artigo 22 – Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga 2. No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, a menos que o passageiro haja feito ao transportador, ao entregar-lhe a bagagem registrada, uma declaração especial de valor da entrega desta no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma soma que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

Entretanto, por um acordo especial com a entidade transportadora, o passageiro poderá fixar um limite de responsabilidade mais elevado, conforme prevê o artigo 25 da mesma convenção:

Artigo 25 – Estipulação Sobre os Limites

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

Quando há perda, avaria ou detenção de uma das partes das bagagens registradas ou das mercadorias ou de um objeto aí contido afeta o valor de outros volumes compreendidos no mesmo boletim da bagagem ou na mesma guia de transporte aéreo, o peso total desses volumes será tomado em consideração para determinar o limite da responsabilidade.

Quanto à conversão das quantias indicadas em francos e em Direitos Especiais de Saque para moeda nacional, faz-se necessário tecer maiores esclarecimentos, visto que tais conversões são alvos de dúvidas aos passageiros.

O franco francês é a denominação dada a uma moeda oficial, assim como o real é no Brasil.

O Direito Especial de Saque (DES) é composto por uma cesta de moedas que inclui o dólar, o euro, a libra e o iene (Glossário do Banco Central do Brasil).

Na Convenção de Varsóvia, verifica-se no Art. 22, 4, que as somas supramencionadas (francos) são consideradas como referentes a uma unidade monetária que dizem respeito ao franco francês que consiste em sessenta e cinco miligramas e meio de ouro, relativamente a novecentos milésimos de uma multa, que podem ser convertidas em qualquer moeda nacional, em números redondos. Segue:

ARTIGO 22.

(1) No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador em relação a cada viajante é limitada à soma de cento e vinte e cinco mil francos. No caso em que, de acordo com a lei do tribunal em apreço, a indenização pode ser fixada sob a forma de uma anuidade, o capital da anuidade não pode exceder esse limite. No entanto, por um acordo especial com a transportadora, o viajante pode definir um limite superior de responsabilidade.

(2) No transporte de bagagem despachada e mercadorias, a aeronavegabilidade do transportador é limitada a duzentos e cinquenta francos por quilo, a menos que uma declaração especial de interesse na entrega feita pelo remetente no momento da entrega da parcela para a transportadora e sujeito ao pagamento de qualquer taxa adicional. Neste caso, a transportadora será obrigada a pagar até o valor declarado, a menos que prove que é maior do que o interesse real do remetente na entrega.

(3) Em relação aos artigos de que o viajante detém a custódia, a responsabilidade do transportador é limitada a cinco mil franquias por passageiro.

(4) Considera-se que as somas supramencionadas dizem respeito ao franco francês, que consiste em sessenta e cinco miligramas e meio de ouro, relativamente a novecentos milésimos de uma multa. Eles podem ser convertidos em cada moeda nacional em números redondos.

Na Convenção de Montreal, o art. 23 trata da Conversão das Unidades Monetárias, onde prevê que as quantias indicadas em Direitos Especiais de Saque será

calculado de acordo com o método de avaliação adotado pelo Fundo Monetário Internacional para suas operações e transações, vigente na data da sentença, conforme segue:

Artigo 23 – Conversão das Unidades Monetárias

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

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

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

Convertendo os valores previstos nas Convenções de Varsóvia e Montreal em caso de danos às bagagens em reais, hoje, tem-se a seguinte situação:

Na Convenção de Varsóvia:

– 250 francos equivalem a 17 Direitos Especiais de Saque que, por sua vez, equivalem a R\$ 76,8269. Este é o limite indenizatório, por quilo, em caso de danos às bagagens de cada passageiro.

Já na Convenção de Montreal:

– 1000 Direitos Especiais de Saque equivalem a R\$ 4.519,12. Este é o limite total de indenização em caso de danos às bagagens, sem vinculação com o peso.

Nota-se que prevalece a utilização da Convenção de Montreal, logo o limite total indenizatório em caso de danos às bagagens, hoje, é de R\$ 4.519,12.

A seção seguinte procura responder à questão quanto aos posicionamentos do Supremo Tribunal Federal sobre as antinomias sobre a aplicabilidade das Convenções Internacionais de Varsóvia e Montreal e o Código de Defesa do Consumidor, sobre a responsabilidade civil do transportador nos contrato de transporte aéreo internacional pelas bagagens extraviadas.

Conforme entendimento de alguns autores, Marques, Cavalieri Filho, Noronha, dentre outros, a limitação da responsabilidade do transportador aéreo viola a integral reparação dos prejuízos prevista no sistema consumerista brasileiro, especialmente prevista nas normas dos arts. 6º, VI, 7º e 22, parágrafo único, da Lei nº 8.078/90, do Código de Defesa do Consumidor (CDC).

As críticas ao limite de indenizável previsto na legislação internacional (Varsóvia e Montreal) que prevalece sobre as normas do CDC têm fundamento, principalmente, na forma como as Convenções foram criada em seu tempo, na década de 1920. Assim, é importante ressaltar que inicialmente adotou-se o Sistema de Varsóvia para fins de liquidação de eventual dano baseado na destruição perda ou avaria da bagagem.

O fato é que os valores fixados nas searas do transporte aéreo nacional e internacional são, muitas das vezes, indiscutivelmente insuficientes, vez que os montantes previstos como patamar-limite indenizável, não raramente, equivalerão ao valor de aquisição da mala.

Entretanto, em que pese o mérito da iniciativa da Convenção de Montreal, o patamar-limite indenizável mostra-se, ainda, muitas vezes insuficiente. A posição de vários especialista no assunto é a de que a indenização dos prejuízos do passageiro com a perda, extravio, destruição ou avaria de bagagem, deve ser integral com fundamento no arts. 6º, VI, 7º e 22, parágrafo único da Lei nº 8.078/90.

Embora vigente a Convenção de Montreal no ordenamento jurídico brasileiro, a limitação da indenização nela prevista colide com o instituto de defesa do consumidor, que deve prevalecer no caso pelo critério da especialidade, considerando-se, sobretudo, a interface permitida pelo art. 7º do CDC.

Os direitos do consumidor encontram-se agrupados pela função, proporcionando segmentação horizontal e ensejando, destarte, no âmbito das relações de consumo, preponderância de seus ditames, quando incompatíveis com outros diplomas legais, justamente com fulcro no critério da especialidade.

Morsello (2007) defende a preponderância das normas do microssistema consumerista também pelo critério hierárquico, uma vez que o microssistema de defesa do

consumidor tem *status* constitucional (art. 5º, XXXII) e prevaleceria, portanto, sobre os tratados internacionais, que ingressam no ordenamento jurídico brasileiro como lei ordinária.

Assim, no nosso entender, há evidente antinomia entre as normas que compõem o sistema de defesa do consumidor, Constituição Federal, CDC e toda legislação esparsa relacionada à defesa do consumidor, e os ditames das normas, nacionais e internacionais, que limitam a reparação civil por perda, destruição e avaria de bagagens no transporte aéreo internacional.

Dessa forma, as normas protetivas do consumidor, que preveem a reparação integral dos danos sofridos pelos passageiros, bem como a responsabilidade objetiva do prestador de serviços, devem prevalecer sobre as normas limitadoras de responsabilidade previstas no Sistema de Varsóvia, na Convenção de Montreal e no próprio Código Brasileiro da Aeronáutica (Lei nº 7.565/86).

A jurisprudência nacional tem-se inclinado no sentido da ampla reparabilidade nas hipóteses de perda, extravio, destruição ou avaria de bagagens. A respeito do tema, vale notar o entendimento manifestado pelo Superior Tribunal de Justiça:

CIVIL. TRANSPORTE AÉREO. CARGA. MERCADORIA. EXTRAVIO. TRANSPORTADOR. INDENIZAÇÃO INTEGRAL. CDC. APLICAÇÃO. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. AFASTAMENTO. 1 – A jurisprudência pacífica da Segunda Seção é no sentido de que o transportador aéreo, seja em viagem nacional ou internacional, responde (indenização integral) pelo extravio de bagagens e cargas, ainda que ausente acidente aéreo, mediante aplicação do Código de Defesa do Consumidor, desde que o evento tenha ocorrido na sua vigência, conforme sucede na espécie. Fica, portanto, afastada a incidência da Convenção de Varsóvia e, por via de consequência, a indenização tarifada. 2 – Recurso especial conhecido e provido para restabelecer a sentença. (Resp. 552553/RJ – relator Ministro Fernando Gonçalves – J. 01.02.2006).

Diante dos dissabores que tais situações invariavelmente representam, são também devidos danos morais ao passageiro, nos termos do art. 5º, V e X, da Constituição Federal O entendimento é que os danos morais, nestes casos, são evidentes e independem de prova, pois todos que se utilizam do transporte aéreo sabem do transtorno que tais situações acarretam.

A propósito da possibilidade de indenização dos danos morais nestes casos, vale transcrever a ementa do recente acórdão proferido (em 29 de abril de 2008) nos autos da Apelação nº 7197725-6 pela 18ª Câmara de Direito do E. Tribunal de Justiça de São Paulo, sob a relatoria do Des. Rubens Cury:

INDENIZATÓRIA – Transporte internacional – Extravio de bagagens – Aplicabilidade do CDC – Ausência de limitação no *quantum* indenizatório – Reparação integral – Danos materiais comprovados e danos morais evidentes – Recurso da requerida não provido – Recurso da autora provido para incluir os danos morais na indenização.

A jurisprudência também consolida o entendimento de que não se pode cogitar da indenização tarifada nas hipóteses de extravio ou destruição de bagagens, com amparo na legislação internacional que regula a matéria, conforme julgado do E. STJ acima transcrito. No mesmo sentido, cumpre transcrever outro precedente daquela Corte de Justiça, Cumpre ressaltar que, com o incremento do turismo e das atividades comerciais ao redor do mundo, o contrato de transporte aéreo de bagagens tomou indiscutível importância no mundo, e, conseqüentemente referida modalidade contratual recebeu especial regulamentação na legislação internacional.

O ponto principal da questão diz respeito à limitação da responsabilidade prevista na legislação que rege a matéria, tanto na seara internacional (Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal) e o Código de Defesa do Consumidor.

No caso, a indenização dos prejuízos do passageiro deve ser integral, com fundamento no arts. 6º, VI, 7º e 22, parágrafo único da Lei nº 8.078/90. A reparação integral abrange tanto os danos materiais suportados pelos passageiros com o extravio ou destruição de suas bagagens, quanto os evidentes danos morais que tais situações representam.

Embora vigente a Convenção de Montreal no ordenamento jurídico brasileiro, a limitação da indenização nela prevista (a maior dentre todas as normais internacionais) colide com o microsistema de defesa do consumidor, que deve prevalecer no caso pelo critério da especialidade, considerando-se, sobretudo, a interface permitida pelo art. 7º do CDC.

Os direitos do consumidor encontram-se agrupados pela função, propiciando segmentação horizontal e ensejando, destarte, no âmbito das relações de consumo, preponderância de seus ditames, quando incompatíveis com outros diplomas legais, justamente com fulcro no critério da especialidade.

Há respeitável e especializada doutrina que defende a preponderância das normas do microsistema consumerista também pelo critério hierárquico, uma vez que o microsistema de defesa do consumidor tem status constitucional (art. 5º, XXXII) e prevaleceria, portanto, sobre os tratados internacionais, que ingressam no ordenamento jurídico brasileiro como lei ordinária.

Sobre a autonomia do contrato de transporte, como figura contratual distinta do depósito e da locação de serviços, Martins (2017, p. 199), diz que:

Apesar dessas opiniões, o contrato de transporte não se confunde com a locação de serviços nem com o depósito. Constitui, na realidade, um contrato autônomo, em que há regras concernentes ao depósito (guarda da coisa para entrega ao destinatário) e à prestação de serviços (transporte da coisa, de um lugar para outro), mas que se caracteriza por assumir o transportador essas obrigações conjuntamente, com peculiaridades que não se enquadram naqueles outros contratos.

Dessa forma, conforme o autor, enquanto que na locação de serviços, a prestação deve ser executada pessoalmente pelo transportador, no transporte, a empresa ou pessoa que se incumbe de transportar a coisa ou pessoa pode fazê-lo individualmente ou por intermédio de outrem. Igualmente, se bem que o depositante, como o transportador, receba a coisa e se obrigue a guardá-la convenientemente (Código Civil, art. 1266; Código Comercial, art. 99), o depositante é obrigado a entregar a coisa no lugar que ela foi depositada, enquanto que o transportador deve entregá-la em lugar diverso daquele em que a coisa foi entregue. Só esses dois exemplos servem para mostrar que, embora o transporte tenha pontos comuns com o depósito e com a prestação de serviços, é um contrato autônomo, com características próprias, gerando obrigações específicas para ambas as partes contratantes.

Observa-se que existe a posição proposta por alguns autores e juristas que defendem o Código de Defesa do Consumidor em vez da Convenção de Montreal.

Quando os tetos indenizatórios foram estabelecidos no transporte aéreo, conforme Noronha (2002, p. 8), tinha-se em vista o elevado risco empresarial ligado a essa atividade, o qual era consequência dos chamados riscos do ar, ou riscos de voo, como acidentes aéreos ou mesmo panes no avião, atrasando a partida e, portanto, o transporte de coisa perecível, que nos tempos iniciais da aviação eram muito altos.

Entretanto, a literatura mostra por intermédio de estatísticas que o transporte aéreo internacional tem margens de segurança que chegam a ultrapassar as do transporte terrestre, onde uma das maiores companhias de seguros do mundo, a inglesa Loyds, de acordo com informações de Benjamin (1998), a possibilidade de uma pessoa morrer em desastre automobilístico é 20 vezes maior do que em desastre aéreo. E Noronha (2002, p. 9) complementa: “Hoje a limitação de responsabilidade do transportador aéreo é injustificável, ela só se pode manter no ordenamento jurídico pela força da inércia”.

Nessa condição, juízes procuram há várias décadas dar aos textos legais interpretações que atendam aos apelos da sociedade. Enfim, a matéria do transporte aéreo é um dos campos em que se tem revelado com maior clareza a criação do campo do direito.

5 ANÁLISE DAS ANTINOMIAS: CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR VERSUS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

Para a adequação das normas jurídicas às realidades sociais, os juízes, partindo da interpretação das leis e da integração de suas lacunas, às vezes chegam a fazer criação jurisprudencial de direito. A responsabilidade civil do transportador aéreo por pessoas, bagagens e cargas é recente e típico exemplo dessa criação de direito, com superação do regime estabelecido pela Convenção de Varsóvia.

Para efeito de interpretação das normas jurídicas, faremos uma breve análise da evolução jurisprudencial em matéria de responsabilidade civil do transportador aéreo por danos e extravios de bagagens. Esta pode ser uma fundamental matéria sobre a jurisprudência.

Na produção de direito é indispensável o processo de adaptação das normas editadas por via legislativa às necessidades sociais, esta adaptação é feita por um processo de lenta alteração do sentido das normas legais, terminando às vezes com verdadeira criação judicial de direito novo.

Em seguida, algumas considerações sobre a decisão do Supremo Tribunal Federal a respeito da antinomia entre as Convenções Internacionais e o Código de Defesa do Consumidor.

5.1 JURISPRUDÊNCIAS DOS TRIBUNAIS SUPERIORES APÓS O CDC SOBRE A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR AÉREO INTERNACIONAL QUANTO AO EXTRAVIO DE BAGAGENS

As forças que modelam o direito, conforme Noronha (1988), são reconduzidas a três categorias, ou seja, satisfazer as necessidades sociais, adequação das coisas e o respeito aos princípios éticos e jurídicos cristalizados nos princípios fundamentais. Para Noronha (2002):

As necessidades sociais determinam o surgimento da hipótese fática a normas, a natureza das coisas estabelece a ponte entre os fatos e a nova norma, garantindo a exequibilidade desta, e os princípios fundamentais de direito estabelecem segunda ponte, entre os valores que prevalecem na sociedade e a norma a instituir, garantindo a legitimidade desta (p. 59).

Neste caso, se as necessidades sociais apontam uma finalidade a alcançar, cabe à natureza das coisas indicar os meios disponíveis, enquanto os princípios fundamentais de direito esclarecerão o que é legítimo ou não para ser feito.

As forças, ou diretrizes do direito, são válidas para as atividades de criação de direito, quer a legislativa, quer a judicial, e ainda para as tarefas mais comuns, de interpretação das normas jurídicas e de integração das suas lacunas.

De outro modo, Larenz (1997) também diz que “a interpretação da lei e o desenvolvimento judicial do direito não devem ver-se como essencialmente diferentes, mas só como distintos graus do mesmo processo de pensamento”. Para Noronha (2002), a jurisprudência pode criar regras de direito, embora, este seja tradicionalmente negado por uma corrente de pensamento que se funda na ideia da separação absoluta dos três poderes, a qual, na realidade uma ilusão, pois é comum a interferência entre eles.

Para o autor, diante de inúmeras necessidades que ocorrem no dia a dia nos tribunais superiores, se o juiz não pode fazer justiça de caso concreto, se ele tem de partir sempre de um preceito de natureza geral, suscetível de aplicação a novas hipóteses que apresentem as mesmas características, seria indispensável a criação judicial de direito quando o juiz, ao fim de todos os esforços de interpretação e integração de lacunas, verifica que falta no sistema vigente uma norma jurídica que regulamente a situação presente, ou que o sistema vigente oferece uma solução em relação à qual a consciência jurídica geral se sobressalte.

Dessa forma, passe-se a ver como se processou a evolução jurisprudencial em matéria de responsabilidade civil do transportador aéreo internacional por danos e extravios de bagagens.

Para definir a responsabilidade do transporte aéreo internacional são necessárias a formação de preceitos legais. Assim, é necessário saber quais os diplomas legais atualmente que regem o transporte aéreo internacional. São essencialmente três os diplomas editados com a finalidade específica de reger o transporte aéreo: a Convenção de Varsóvia de 1929 e a Convenção de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor (CDC), promulgado pela Lei n.º 8.078/90.

A relação de antinomia entre a Convenção de Varsóvia e a de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor, é restrita à matéria relativa à responsabilidade civil do transportador, por ser a única em que aqueles estatutos contêm dispositivos específicos. No mais, ou seja, como observa Benjamin (1998) sobre temas como o controle de extravio de bagagens, danos ao consumidor no transporte aéreo internacional praticados pela empresa aérea, o consumidor do serviço deverá recorrer sem sombra de dúvida ao Código de Defesa do Consumidor. Entretanto, isso não ocorre atualmente, pois as convenções internacionais se orientam por argumentos antigos.

Na época em que foi criado o limite de indenização por danos ocorridos no transporte aéreo, o legislador tinha em mente o grande risco que era a navegação aérea. Em virtude disso, era obrigação do legislador proteger a principiante indústria comercial de aviação. Falam em risco do ar, riscos de voos. Panes de aviões, desastres, tornando o transporte altamente perecível naquele momento histórico, pois no início, não se pode negar, eram altíssimos.

Por isso, na Convenção de Varsóvia, os preceitos relativos à responsabilidade civil só admitiam responsabilidade nas duas hipóteses indicadas: Responsabilidade ilimitada se houver dolo ou culpa grave; Responsabilidade limitada e objetiva, nos demais casos. Os passageiros ou os expedidores de mercadorias que desejassem uma garantia maior, deveriam pagar o acréscimo resultante do seguro respectivo.

Entretanto, no século XXI, desaparecem as razões que justificassem esse tratamento privilegiado, pois as estatísticas, conforme Benjamim (1998), mostram que o transporte aéreo tem margens de segurança que chegam a ultrapassar às do transporte terrestre.

Dessa forma, com base nesses argumentos modernos, surgem as correntes da jurisprudência criadas em prol do Código de Defesa do Consumidor, numa forma de garantir, de fato a responsabilidade civil nos casos de extravio de bagagens no transporte aéreo,

A primeira corrente, de início, fortemente minoritária, sustentou que a limitação da responsabilidade a tetos era contrária à ordem pública constitucional instituída em 1988, na medida em que estava em contraposição com o sistema de tutela do consumidor, previsto na Carta Magna e depois traduzido no Código de Defesa do Consumidor. Por isso, pelo menos no âmbito das relações de consumo não seriam concebíveis tetos indenizatórios.

A segunda corrente, ainda mais arrojada, invoca a Constituição para se contrapor a toda e qualquer limitação indenizatória, mesmo para além das relações de consumo e pelo menos no que diz respeito a danos à pessoa. Como diz Benjamin (1998), a Constituição teria por fundamento a dignidade da pessoa humana e, se ela tem por objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, então os limites indenizatórios do transporte aéreo internacional criados pelas convenções internacionais de Varsóvia e a de Montreal não passariam pelo teste constitucional da dignidade da pessoa, do passageiro de transporte aéreo internacional quase se vê ultrajado no seu direito de ressarcimento de suas bagagens extraviadas.

5.2 CONFRONTO ENTRE LEGISLAÇÕES, ANTINOMIA, ANÁLISE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL E DISCUSSÃO SOBRE DANOS MATERIAIS E MORAIS

Embora haja conflitos quanto às interpretações que postulam a prevalência do regime jurídico estabelecido pelo Código de Defesa do Consumidor, em detrimento das tradicionais convenções, Varsóvia e Montreal, seria justo que este código prevalecesse.

O contrato de transporte aéreo internacional, por tratar-se de uma relação de consumo entre o transportador aéreo e o passageiro (turista), não poderia sofrer jamais limitações indenizatórias pelos danos materiais e morais ocasionados pelas grandes empresas aéreas. Dessa forma, diz Noronha (2002) que se isso é justo, justo também seria que nas relações que não sejam de consumo os transportes aéreos deixem de estar sujeitos à regra da limitação de responsabilidade.

Assim, surge como solução jurisprudencial, mesmo que contrária a um preceito legal, a constituição de um novo direito. Conforme Noronha (2002), a criação jurisprudencial de direito é possível e até está sujeita às mesmas diretrizes da interpretação do direito e da integração de suas lacunas, ou seja, as necessidades sociais a serem satisfeitas, a adequação à natureza das coisas reais e o respeito pelos princípios éticos e jurídicos cristalizados nos princípios fundamentais de direito. Desse modo, a interpretação e a progressiva criação de direito, por via judicial, não são processos diferentes, antes são distintos graus do mesmo processo de pensamento.

Interpreta-se que a criação jurisprudencial de direito vai se tornando matéria indispensável quando o juiz, ao fim de todos os esforços de interpretação e integração de lacunas, verificar que falta no sistema vigente uma norma jurídica que regule a situação real do transporte aéreo internacional quanto ao processo de indenização pelo extravio de bagagens do passageiro. Assim, um novo sistema poderia oferecer uma solução em relação à qual a consciência jurídica geral se sobressalte. Neste caso, o passageiro do transporte aéreo internacional não passaria por constrangimentos e dissabores.

Acórdãos proferidos pelo Supremo Tribunal Federal exemplificam as antinomias existentes entre as Convenções de Montreal e Varsóvia e o Código de Defesa do Consumidor que versam sobre a responsabilidade civil do transportador aéreo em detrimento do extravio de bagagens de passageiros no transporte aéreo internacional.

Em 2017, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu, no julgamento conjunto do Recurso Extraordinário (RE) 636.331 e do RE com Agravo (ARE) 766.618, que as antinomias que provocam conflitos entre legislações internas e externas (que envolvem

extravios de bagagem e prazos prescricionais ligados à relação de consumo em transporte aéreo internacional de passageiros) devem ser resolvidas pelas regras estabelecidas pelas convenções internacionais sobre a matéria.

O RE 636.331, de relatoria do ministro Gilmar Mendes, foi ajuizado no STF pela *Air France* contra acórdão do Tribunal de Justiça do estado do Rio de Janeiro (TJ-RJ) que, levando em conta a existência de relação de consumo entre as partes, determinou que a reparação pelo extravio de bagagem deveria ocorrer nos termos do CDC, e não segundo a Convenção de Varsóvia.

Já o ARE 766.618, de relatoria do ministro Luís Roberto Barroso, foi interposto pela empresa *Air Canadá* contra acórdão do tribunal de justiça paulista, que aplicou o CDC e manteve a condenação da empresa ao pagamento do título de indenização por danos morais a uma passageira, por atraso de 12 horas em voo internacional. A empresa pedia a reforma da decisão, alegando que o prazo de prescrição de ação de responsabilidade civil decorrente de atraso de voo internacional deveria seguir os parâmetros da Convenção de Montreal, sucessora da Convenção de Varsóvia, que é de dois anos, e não do CDC, cuja prescrição é quinquenal.

Conforme o explica Beraldo (2018), o entendimento da suprema corte contrariou-se, pois, a jurisprudência pacífica do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que, há tempos, vinha aplicando o Código de Defesa do Consumidor (CDC). No Supremo Tribunal Federal (STF) a matéria tinha sido apreciada, apenas duas vezes. Na primeira oportunidade, decidiu-se pela aplicabilidade das convenções internacionais, e, na segunda, do CDC.

De acordo com o entendimento da maioria dos ministros do STF, esta tese foi respaldada pelo disposto no artigo 178 da Constituição de 1988, onde foi decidido que não haveria prejuízo e/ou retrocesso na proteção do consumidor e, ainda, que não estaria sendo violado o princípio constitucional da reparação integral.

A tese aprovada pelo STF diz que por força do art. 178 da CF, as normas e tratados internacionais limitadoras da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, devem prevalecer sobre o Código de Defesa do Consumidor.

A existência desse dispositivo no texto constitucional é, basicamente, o único argumento que os ministros do STF têm para sustentarem a necessidade de as Convenções de Varsóvia e de Montreal sobrepujarem-se ao CDC nos contratos de transporte aéreo internacional.

O julgamento foi concluído, após o voto-vista da ministra Rosa Weber, que acompanhou os relatores pela prevalência, nos dois casos, das Convenções de Varsóvia e de Montreal sobre o Código de Defesa do Consumidor, com base, principalmente, no que preceitua a Constituição Federal.

Conforme observa-se, ao analisar a antinomia entre o CDC e as convenções internacionais no caso concreto, o STF optou pela aplicabilidade das convenções. Assim, as jurisprudências prolatadas anteriormente pela suprema corte foram contrariadas, que, há tempos, vinha aplicando o Código de Defesa do Consumidor (CDC).

De acordo com análise do teor do acórdão, constata-se que o STF entende, de forma expressa e clara, que as Convenções de Varsóvia e de Montreal aplicam-se, tão somente, às hipóteses de dano material oriundas do transporte aéreo internacional, assim, não se aplicam nos casos de dano moral. E, mesmo no tocante ao dano material decorrente do transporte aéreo internacional, é certo que o acórdão analisou apenas a situação em que há extravio de bagagem. Aliás, alguns ministros chegaram a sustentar a não aplicabilidade das mencionadas convenções nos casos de lesão corporal ou morte de passageiros, o que não vem ao caso no presente estudo.

E ainda no tocante ao dano material, é certo que as convenções internacionais só podem ser aplicadas para aqueles casos que estão expressamente nelas previstos. Casos como cancelamento indevido da reserva e até mesmo o cancelamento do voo são exemplos de situações que estão fora do limite indenizatório das convenções, devendo-se aplicar o CDC.

Observa-se, a partir do estudo de Beraldo (2018), Breves comentários acerca da inconstitucionalidade do acórdão do Recurso Extraordinário 636.331/RJ, do Supremo Tribunal Federal, no qual se decidiu que as Convenções de Varsóvia e de Montreal sobrepõem-se ao Código de Defesa do Consumidor, que o art. 178 da CF/88 é constitucional, entretanto, os limites indenizatórios previstos nas duas convenções internacionais são inconstitucionais, visto que violam os princípios constitucionais da reparação integral, da igualdade e de proteção ao consumidor, cláusulas pétreas e estão previstos no art. 5º, caput e incisos V, X e XXXII da CF/88.

Salienta o autor que a tese fixada em repercussão geral por ocasião desse julgamento não tem efeito vinculante para os magistrados brasileiros, haja vista a inexistência de previsão legal ou constitucional. Nesse sentido há liberdade para que cada juiz, desembargador ou ministro continue julgando essa matéria, em consonância com seu entendimento monocrático.

Mesmo para aqueles que entendem que o acórdão do STF está correto, como o CDC não foi revogado pelas convenções, deverá ser aplicado em tudo àquilo que, com elas, não for contraditório, como, por exemplo, para a possibilidade de se inverter o ônus da prova e condenação por danos morais.

6 ESTUDO DE CASO – EXTRAVIO DE BAGAGENS DE UMA TURISTA EM VIAGEM INTERNACIONAL

O extravio de bagagens, é um fato que tem se tornado corriqueiro na vida dos que necessitam desse meio de transporte e corresponde a um dos assuntos que suscitam discussão na doutrina e jurisprudência brasileira.

Quanto ao exame da ocorrência, ou não, do dano moral, ninguém coloca em dúvida as repercussões nefastas do extravio de bagagem no decorrer do trajeto, principalmente quando realizada fora do país. Os transtornos são imensos, ocasionando os mais diversos sentimentos para o viajante.

Neste sentido, estuda-se o caso de uma consumidora, que no regresso de sua primeira viagem turística internacional vivenciou um verdadeiro pesadelo em razão da má prestação de serviços por culpa exclusiva de duas companhias aéreas, visto que teve a sua bagagem de mão e bagagem de depósito extraviadas.

Em razão do dano sofrido, a consumidora ajuizou Ação Indenizatória por Danos Morais e Materiais junto à 6ª Unidade do Juizado Especial Cível e Criminal da Comarca de Fortaleza, em desfavor das companhias aéreas Condor *Flugdiennst* GMBH e *Deutsche Lufthansa* A.C, em razão de suas malas terem sido extraviadas no retorno de sua primeira viagem turística internacional.

A turista em estudo relata ter emitido passagem aérea de ida e volta FORTALEZA-FRANKFURT-AMSTERDAM e AMSTERDAM-FRANKFURT-FORTALEZA- sob *e-ticket* 8816548206312 em voos operados pela CONDOR FLUGDIENST e pela LUFTHANSA A.G, portanto, duas empresas aéreas.

A viagem turística internacional teve duração de 21 (vinte e um) dias, no qual a consumidora afirma que ao desembarcar no Aeroporto Internacional de Fortaleza no dia 25 de fevereiro de 2018, após o último trecho do voo de volta, constatou, após aproximadamente 01 (uma) hora de espera na esteira, que suas 02 (duas) bagagens, com *tags* LH900277 e LH236214 haviam sido extraviadas.

A consumidora realizou contrato de transporte aéreo internacional de voo sucessivo, visto que houve escala em Frankfurt, conforme foi descrito na literatura pesquisada nesta pesquisa.

Vale ressaltar que, conforme alegou a empresa aérea LUFTHANSA A.G, em razão de falta de espaço dentro da aeronave, a bagagem de mão da consumidora teve de ser despachada, ou seja, como bagagem de depósito.

A consumidora culpa as empresas aéreas de terem impedido que ela ficasse privada de levar consigo pertences pessoais, remédios essenciais a sua saúde, itens de valor, tais como dinheiro e joias. Essa ação das empresas contraria recomendação da ANAC, pois é lesiva aos direitos da consumidora.

A empresa terceirizada da Condor Flugdienst em Fortaleza, a FORLL, por meio de um funcionário, negligenciou nas informações de contatos de telefone e e-mail, o que dificultou no procedimento de recuperação de suas bagagens, contrariando o que é amplamente defendido na doutrina jurídica e jurisprudencial, de que as empresas prestadoras de serviços devem atentar aos princípios da informação e transparência.

A consumidora relata que após dois dias do retorno à Fortaleza recebeu a bagagem de mão por meio de empresa terceirizada, porém bastante danificada, com arranhões e objetos pessoais amassados, e na ocasião o funcionário da empresa terceirizada informou que a outra bagagem supostamente chegaria no dia 28/02, no entanto não prestou nenhuma informação concreta, demonstrando total descaso com a cliente.

Diversamente do que foi assegurado pela empresa terceirizada da companhia aérea Condor, a segunda mala da consumidora chegou dia 02/03, ou seja, após cinco dias do seu retorno ao Brasil, em total desrespeito aos direitos assegurados por lei, tendo recebido a sua mala com diversas avarias, com arranhões, zíper descosturado, pertences expostos, a impossibilitando de reutilizá-la em novas viagens.

Após esses transtornos, a consumidora entrou em contato com o Programa Estadual de Proteção ao Consumidor (PROCON), localizado no Aeroporto Internacional de Fortaleza. Após audiência conciliatória no referido órgão, apenas a empresa Lufthansa A.G. compareceu.

Na audiência conciliatória, a Lufthansa A.G. apresentou uma proposta no valor de R\$ 1.000,00 (hum mil reais) referente ao dano material e moral, aliás, totalmente irrisória e desproporcional aos danos sofridos pela consumidora.

Considerando que a consumidora não obteve êxito junto ao PROCON, esta não teve outra alternativa senão, o pleito judicial.

Verifica-se, conforme estudado na presente dissertação, que este caso versa sobre uma relação de consumo, onde há duas partes envolvidas: de um lado grandes empresas

aéreas de grande poder econômico, e de outro, uma consumidora que teve seus direitos lesados, por conta do extravio de bagagens.

Esta relação de consumo está disposta no artigo 2º do Código de Defesa do Consumidor (CDC), instituto determina algumas garantias ao consumidor, principalmente contidas no artigo 6º, sobre proteção à vida, à saúde, segurança contra riscos praticados pelos fornecedores dos produtos, considerados perigosos e nocivos, sobre educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, valendo a liberdade de escolha na igualdade das contratações.

Conforme já estudado, no extravio de bagagem a responsabilidade civil das companhias aéreas é objetiva, onde se dispensa a comprovação de culpa da empresa turística pelo dano causado à requerente. O art. 14 do CDC afirma que o fornecedor responde pela reparação dos danos causados. Além disso, o art. 20, inciso II, manda que seja feita à reparação desses danos de forma ilimitada, por perdas e danos. Assim, a simples existência do nexos causal entre o dano experimentado pela promovente e a conduta das Rés torna-se suficiente para atrair a obrigação de indenizar, de forma objetiva.

É notório o nexos causal entre a conduta das empresas aéreas e dano causado à turista diante da má prestação de serviço turístico. Assim, a responsabilidade objetiva das requeridas torna-se configurada, vez que os requisitos do nexos causal estão presentes, entre a conduta e o dano (extravio da bagagem).

Além do mais, mesmo que exista uma limitação da indenização por danos ocorridos durante o transporte aéreo determinada pela legislação internacional (Convenção de Varsóvia e a de Montreal) vistas no corpo deste estudo, vale observar que, tal limitação não pode ser utilizada como antinomia, haja vista as disposições do Código de Defesa do Consumidor, as quais se apresentam contrárias à efetivação de limitação do valor da indenização.

Dessa forma, o diploma de proteção ao consumidor deverá prevalecer, pois este teria o poder de revogar aquelas convenções anteriores, no caso do conflito e de antinomia de normas. Além do mais, no caso presente, é cabível a inversão do ônus da prova, em virtude de estarem devidamente satisfeitos os requisitos para a sua ocorrência.

No caso em estudo, as empresas aéreas não evitaram a ocorrência de uma sequência de falhas contratuais, com patente violação do contrato de transporte aéreo. Assim, entende-se que a consumidora possui grandes chances de deferimento do seu pleito junto ao judiciário.

Nada mais justo que a consumidora rogar ao Judiciário a reparação de tais ofensas, sejam patrimoniais ou morais. Seria uma reparação coletiva, afinal, é-se reféns de uma realidade em que poucas são as empresas privilegiadas com a monopolização do serviço de transporte aéreo, onde o consumidor sempre a disposição da hipossuficiência, de impossibilidade de dirigir-se à empresa diversa.

Os serviços são excessivamente caros, com altos lucros. E, rotineiramente são prestados eivados vícios e defeitos que não mais se justificam, em pleno século XXI, com todo o aparato tecnológico a permitir a velocidade da comunicação e uma maior confiabilidade no controle de qualidade das empresas.

Desse modo, no presente caso, não se trata de meros aborrecimentos, os atos dessas empresas, mas a ofensa moral que sofreu a autora do processo em curso, na medida em que lhe causaram frustração, abalo psicológico e sentimento de impotência e, desrespeito diante de tanta negligência e despreparo pelos representantes das requeridas.

A turista cumpriu corretamente o que assinou no contrato da viagem, realizou pagamento pelas passagens aéreas, agindo de boa fé em sua conduta. Entretanto, o mesmo não se pode dizer das rés, as quais de forma inexplicável deixaram a autora, por quatro dias, sem bagagens, sem remédios, e sem seus objetos pessoais. Aqui, as requeridas foram omissas e se mostraram negligentes diante do ocorrido.

Dessa forma, o dano moral, portanto, afigura-se presente, indiscutivelmente, em razão da conduta absolutamente ilícita das rés, que se caracteriza pelos fatos e pelas razões de direito expostos. A respeito da temática, algumas observações de Kelsen podem esclarecer bastante sobre contratos e a responsabilidade entre os contratantes. O autor mostra duas peças principais no contrato do negócio jurídico. Assim, conforme Kelsen (1999):

O contrato estipula que as partes contratantes se devem conduzir de certa maneira uma em face da outra; o contrato de compra e venda, por exemplo, estipula que o vendedor deve entregar ao comprador uma certa coisa e que o comprador deve prestar ao vendedor uma determinada soma de dinheiro. O contrato é um ato cujo sentido subjetivo é um dever-ser. Na medida em que a ordem jurídica, através de uma norma geral, autoriza os indivíduos a concluírem contratos, eleva o sentido subjetivo do ato negocial a um sentido objetivo (p. 115).

Observa Kelsen, que se o contrato cria deveres para as partes contratantes, é porque a ordem jurídica liga à conduta anti-contratual, isto é, à conduta contrária à norma contratualmente produzida leva obrigatoriamente a uma sanção. Dessa forma, a norma produzida por negócio jurídico é, neste sentido, uma norma não-autônoma. Ora, se o contrato cria direitos subjetivos para as partes contratantes, é porque a ordem jurídica, enquanto autoriza os indivíduos a concluírem contratos, atribui às partes contratantes o poder jurídico

de fazer valer, através de uma ação, o não-cumprimento dos deveres estatuídos pela norma contratual, ou seja, a violação da norma jurídica produzida pelo contrato.

Assim, conforme Kelsen, a capacidade negocial é uma capacidade conferida pela ordem jurídica aos indivíduos para, com base nas normas jurídicas gerais produzidas por via legislativa ou consuetudinária produzirem normas jurídicas de escalão inferior e intervirem na produção das normas jurídicas individuais a produzir pelo tribunal. Ela constitui um autêntico poder jurídico.

No caso em epígrafe, houve por parte das empresas o descumprimento das obrigações pactuadas no ato da venda da passagem aérea. A consumidora cumpriu a sua parte, ao passo que as requeridas, empresas aéreas, violaram a norma jurídica produzida no ato do contrato.

Salienta-se, por fim, que embora o processo da consumidora esteja em tramitação perante a 6ª Unidade do Juizado Especial Cível e Criminal da Comarca de Fortaleza, diante da ampla doutrina e entendimentos jurisprudenciais estudadas no presente trabalho, entende-se que há grande probabilidade da ação ser julgada procedente, visando a reparação integral dos danos sofridos pela consumidora.

Nota-se, pela doutrina e jurisprudência tratada no presente trabalho, que o Código do Consumidor deve sempre aplicável nos casos de extravio de bagagens, porquanto a regra consumerista confere uma maior amplitude de direitos ao consumidor. Na verdade, o consumidor não pode se sujeitar a normas que lhe restrinjam conquistas asseguradas pela Constituição Federal.

7 CONCLUSÃO

O objeto de estudo ainda é emergente e apresenta nuances que carecem de investigação científica sobre o tema.

Ao longo da investigação apresentamos várias conclusões acerca das temáticas em estudo, no entanto, por razões de ordem prática e metodológica, não serão aqui reproduzidas todas as conclusões, focaremos os principais enlaces aportados.

A partir da análise das obras disponíveis sobre o assunto, constatou-se a importância do contrato de transporte aéreo para o sistema turístico, visto que em virtude da celeridade e eficiência frente aos demais meios de transporte, o transporte aéreo é um dos veículos de locomoção mais utilizados pelos turistas na contemporaneidade, onde acompanha os avanços tecnológicos alcançados pelo processo de globalização.

Viu-se que na década de 1920 do século passado, a atividade da aviação comercial estava associada a um índice de alto risco, quer do ponto de vista técnico, quer do ponto de vista comercial. Do ponto de vista técnico, era um projeto em desenvolvimento através de materiais que, nos dias de hoje, seriam considerados bem rudimentares. Quanto ao aspecto comercial, era atividade pouco interessante dado o risco que apresentava.

Neste contexto, surge a convenção de Varsóvia de 1929, como uma composição normativa internacional com o intuito de estabelecer o equilíbrio entre o desenvolvimento de uma atividade turística relativamente recente e a defesa dos direitos dos passageiros. Para isso, foi consagrado um regime de responsabilidade subjetiva, observado no estudo, com culpa presumida, fixando-se um limite indenizatório. Entendeu-se que só assim se conseguiria impedir que a contínua condenação em ávidas indenizações, por danos aos passageiros, arruinasse esta indústria. Mesmo assim, consagrou-se a possibilidade de ultrapassar tais limites por via da prova de que o transportador tinha agido com dolo.

Convenção de Varsóvia passou a ser atualizada e ajustada ao longo nos anos, através de acordos e protocolos, conforme as necessidades da própria atividade e aos interesses dos passageiros, e em 1999, foi elaborada a Convenção de Montreal, que posteriormente foi promulgada no Brasil em 2006. A Convenção de Montreal trouxe melhorais aos passageiros, que consagra o sistema de responsabilidade objetiva, porém ainda limita direitos amplamente garantidos aos turistas pelo Código de Defesa do Consumidor.

Constata-se que a responsabilidade civil das companhias aéreas no Código de Defesa do Consumidor dar-se de forma objetiva, onde a doutrina brasileira majoritária defende que esta lei é aplicável aos contratos de transporte aéreo internacional, posto que o

usuário do serviço de transporte é considerado consumidor, nos termos da legislação, e, portanto, merece toda a proteção oferecida pelo referido código.

Conclui-se sobre a existência de antinomia entre as convenções internacionais e o Código de Defesa do Consumidor nos contratos de transporte aéreo internacional, onde há entendimentos doutrinários e jurisprudenciais divergentes sobre o tema.

No entanto, constatou-se que o conflito existente entre os ditames do Código do Consumidor e as Convenções de Varsóvia e Montreal nos contratos de transporte aéreo internacional deve ser dirimido por meio da interpretação conforme a Constituição Federal, indo muito além da simples observação dos critérios clássicos de solução de antinomia. Deve-se, portanto, compatibilizar as normas através da busca por seus valores e suas finalidades, conferidas pelo ordenamento constitucional.

Verificou-se que acórdãos recentes foram prolatados pelos ministros do Supremo Tribunal Federal, que limitam a responsabilidade civil do transportador aéreo em caso de extravio de bagagens em voos internacionais. Tais decisões são contrárias a ampla reparação dos danos aos direitos dos passageiros, ignora a evolução histórica e das legislações mais benéficas aos consumidores.

É válido destacar, que a tese fixada em repercussão geral por ocasião dos julgamentos do Supremo Tribunal Federal não tem efeito vinculante para os magistrados brasileiros, haja vista a inexistência de previsão legal ou constitucional nesse sentido, por conseguinte, ainda há liberdade para que cada juiz, desembargador ou ministro continue julgando, essa matéria, em consonância com seu entendimento. Ou seja, mesmo para aqueles que entendem que o acórdão do STF está correto, como o CDC não foi revogado pelas convenções, deverá ser aplicado em tudo àquilo que, com elas, não for contraditório, como, por exemplo, para a possibilidade de se inverter o ônus da prova e pagamento de danos morais.

Além disso, observou-se que a manutenção da sistemática de limitação adotada pelas convenções internacionais atenta contra o sistema jurídico como um todo, já que não há lógica em favorecer apenas o transportador aéreo dessa forma. De fato, com a limitação à indenização cria-se uma desigualdade entre as partes envolvidas na relação, violando o princípio constitucional da defesa do consumidor.

Cabe ressaltar, também, que a limitação prévia do dever de indenizar fazia sentido no passado, pois evitava que a atividade desenvolvida pelas companhias aéreas sucumbisse aos seus próprios riscos. Entretanto, no atual contexto, o referido sistema de responsabilidade já não mais atende aos anseios da sociedade, sendo necessária a adoção de medidas que viabilizem a reparação integral do prejuízo sofrido pela vítima.

Quanto ao estudo de caso analisado, viu-se que embora o processo da consumidora esteja em tramitação perante a 6ª Unidade do Juizado Especial Cível e Criminal da Comarca de Fortaleza, diante da ampla doutrina e entendimentos jurisprudenciais estudados no presente trabalho, há grande probabilidade da ação ser julgada procedente, visando a reparação integral dos danos sofridos pela consumidora.

Notou-se, pela doutrina tratada no presente trabalho, que o Código do Consumidor deve ser aplicável nos casos de extravio de bagagens, porquanto a regra consumerista confere uma maior amplitude de direitos ao consumidor. Na verdade, o consumidor não pode se sujeitar a normas que lhe restrinjam conquistas asseguradas pela Constituição Federal.

O Código de Proteção e Defesa do Consumidor vem ao encontro das novas perspectivas sociais, visando a harmonia dos prestadores de serviços para com os consumidores, isto é, o equilíbrio do mercado de consumo. Assim, para que seja mantida a unicidade e coerência do ordenamento jurídico, faz-se imprescindível a aplicabilidade do Código Consumerista em detrimento das demais leis, uma vez que suas diretrizes se adequam aos princípios constitucionais.

Com efeito, mostra-se imperiosa a prevalência do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, porquanto sua criação veio dar efetividade ao mandamento constitucional de proteção e defesa do consumidor. Ademais, a preponderância do direito do consumidor encontra-se fundamentado no fato da Constituição Federal ter incluído no rol dos direitos fundamentais sua promoção e ter consagrado como princípio da ordem econômica.

Neste contexto, cabe a ressalva de que a prevalência do Código do Consumidor frente aos dispositivos das Convenções, não possui o objetivo de invalidar todas as regras contidas nestes diplomas. Ao contrário, somente quando restar configurada uma relação de consumo, o microsistema consumerista deverá prevalecer.

Neste ínterim, conclui-se que as companhias aéreas devem se adequar às regras do Código de Defesa do Consumidor, no sentido de tentar harmonizar seus interesses com os interesses dos consumidores, realocando seus custos e socializando os danos provocados por sua atividade, para que os passageiros não tenham que arcar sozinhos pelos danos sofridos pela má prestação de serviços turísticos.

Por fim, acredita-se que todos os objetivos do presente estudo foram alcançados e espera-se que futuros pesquisadores se aprofundem neste tema tão relevante aos direitos dos turistas, cujo é de consumidor do serviço aéreo internacional.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br>>. Acesso em: 18 jun. 2018.

_____. **Pesquisa de satisfação sobre os serviços**: relatório 1º trimestre de 2017 à Diretoria. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br>>. Acesso em: 18 jun. 2018.

_____. **Relatório 1º trimestre de 2017 à Diretoria**: pesquisa de satisfação cliente – 1. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br>>. Acesso em: 18 jun. 2018.

_____. **Resolução n. 115, de 06 de outubro de 2009**. Estabelece critérios regulatórios quanto à implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio com aeródromos civis (SESCINC), no âmbito da ANAC. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Seção 1, p.16, 07 out. 2009. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_esp/tr3850.htm>. Acesso em: 5 nov. 2018.

ALMEIDA, C. A. N. **Do contrato de transporte aéreo e da responsabilidade civil do transportador aéreo**. Coimbra: Almedina, 2010.

ALMEIDA, C. F. **Contratos II**: contratos de troca. Coimbra: Almedina, 2007. 168p.

_____. **Contratos II**. 2. ed. Coimbra: Almedina, 2011. 168p.

ALMEIDA, J. E. A evolução histórica do conceito de contrato: em busca de um modelo democrático de contrato. **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, RS, v. 99, p. 113-106, 2012. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/evolu%C3%A7%C3%A3o-hist%C3%B3rica-do-conceito-de-contrato-em-busca-de-um-modelo-democr%C3%A1tico-de-contrato>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

ANDRADE, S. R. *et al.* O estudo de caso como método de pesquisa em enfermagem: uma revisão integrativa. **Texto & Contexto Enfermagem**, Florianópolis, v.26, n.4, p.1-12, 2017. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/tce/v26n4/0104-0707-tce-26-04-e5360016.pdf>>. Acesso em: 27 jul. 2018.

BAGANHA, J. T. Overbooking: uma modalidade singular de incumprimento do contrato de transporte aéreo de passageiros. **Revista de Administração Pública de Macau**, Macau, v.10, n. 37, p. 827, 1997.

BASTOS, N. M. C. B. **Direito dos transportes**. Coimbra: Almedina, 2004.

BENI, M. **Análise estrutural do turismo**. 6. ed. São Paulo: SENAC, 2001.

BENJAMIN, A. H. V. O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. **Ajuris**, Porto Alegre, v. 2, edição especial, p. 508, mar. 1998.

BERALDO, L. F. A responsabilidade civil das companhias aéreas no transporte aéreo internacional: breves comentários acerca da inconstitucionalidade do acórdão do Recurso Extraordinário 636.331/RJ, do Supremo Tribunal Federal, no qual se decidiu que as Convenções de Varsóvia e de Montreal sobrepõem-se ao Código de Defesa do Consumidor. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v. 115, p. 605-634, jan./fev. 2018.

BEVILÁQUA, C. **Código civil comentado**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1916.

BONI, I. M.; VIEIRA, R. Turismo alternativo solidário e o Centro Público de Economia Solidária de Itajaí. **Interações**, Campo Grande, v.16, n.2, p.635-375, jul./dez.2015. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/inter/v16n2/1518-7012-inter-16-02-0365.pdf>>. Acesso em: 27 jul. 2018.

BRANDÃO, A. L. R.; CORIOLANO, L. N. M. T. Eixos do turismo: convencional e contra-hegemônico em Jericoacoara – CE. **Revista Formação (Online)**, Presidente Prudente, SP, v.3, n.23, p.101-126, maio/ago.2016. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/3835/3480>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Decreto n.º 60.967, de 07 de julho de 1967**. Promulga o Convênio complementar ao Convênio de Varsóvia para unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional realizado por quem não seja transportador contratual. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-60967-7-julho-1967-402113_publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 11 jun. 2017.

BRASIL. Casa Civil. **Decreto n.º 2.860, de 7 de dezembro de 1998**. Promulga os Protocolos Adicionais n.ºs 1 e 2, assinados em Montreal, em 25 de setembro de 1975, que modificam 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 X, do Protocolo n.º 2. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2860.htm>. Acesso em: 11 jun. 2017.

_____. Casa Civil. **Decreto n.º 2.861, de 7 de dezembro de 1998**. Promulga o Protocolo Adicional n.º 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2861.htm>. Acesso em: 11 jun. 2017.

_____. Casa Civil. **Decreto n.º 20.704, de 24 de novembro de 1931**. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm>. Acesso em: 10 jun. 2017.

_____. Casa Civil. **Decreto n.º 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em: 11 jun. 2017.

_____. Casa Civil. **Decreto n.º 56.463, de 15 de junho de 1965**. Promulga o Protocolo de emenda da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D56463.htm>. Acesso em: 11 jun. 2017.

_____. Casa Civil. **Decreto-lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942.** Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del4657compilado.htm>. Acesso em: 11 jun. 2017.

_____. Casa Civil. **Lei n.º 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406compilada.htm>. Acesso em: 11 jun. 2017.

_____. Casa Civil. **Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986.** Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm>. Acesso em: 11 jun. 2017.

_____. Casa Civil. **Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990.** Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm>. Acesso em: 11 jun. 2017.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil:** promulgada em 5 de outubro de 1988. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 11 jun. 2017.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Acórdão. **Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ.** Relator Min. Gilmar Mendes. Julgado em 25/05/2017 e publicado no DJ em 13/11/2017. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoDetalhe.asp?incidente=4040813>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

_____. Supremo Tribunal Federal. Acórdão. **Recurso Extraordinário com Agravo nº 766618/SP.** Relator Min. Roberto Barroso. Julgado em 25/05/2017 e publicado no DJ em 13/11/2017. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4450343>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

CAVALIERI FILHO, S. **Programa de responsabilidade civil.** 6ª ed. São Paulo: Mallheiros, 2005.

_____. **Programa de responsabilidade civil.** 12. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

CELLARD, A. A análise documental. In: POUPART, J. et al. **A pesquisa qualitativa:** enfoques epistemológicos e metodológicos. Tradução de Ana Cristina Nasser. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

CORDEIRO, A. M. **Tratado de Direito Civil:** direito das obrigações. Coimbra: Almedina, 2010.

CORIOLO, L. N. M. T. **Do local ao global:** o turismo litorâneo cearense. Campinas: Papirus, 1998.

_____. **Os limites do desenvolvimento e o turismo.** Fortaleza: EDUECE, 2003.

_____. **O turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza.** São Paulo: Annablume, 2006.

CORIOLOANO, L. N. M. T.; VASCONCELOS, F. P. (Orgs.). **Turismo, território e conflitos imobiliários**. Fortaleza: EdUECE, 2012.

DIAS, J. A. **Da responsabilidade civil**. 11. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.

DINIZ, M. H. **Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro interpretada**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

_____. **Curso de Direito Civil Brasileiro: responsabilidade civil**. 25. ed. São Paulo: Saraiva, 2011. Disponível em: <<https://colsato.jusbrasil.com.br/artigos/229844710/responsabilidade-civil-no-transporte-aereo>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

_____. Tomo: teoria geral e filosofia do Direito. In: CAMPILONGO, C. F.; GONZAGA A. A.; FREIRE, A. L. (Coords.). **Enciclopédia jurídica da PUC-SP**. São Paulo: PUC-SP, 2017. Disponível em: <<https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/157/edicao-1/fontes-do-direito>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

EDRA, F. P. M. **A relação entre turismo e transporte**. 2005. 109 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

FERRAZ JÚNIOR, T. S. **Teoria da Norma Jurídica**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1996.

FIUZA, C. **Direito Civil: curso completo**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.

_____. **Direito Civil: curso completo**. 3. ed. São Paulo: Del Rey, 2000.

FRIEDE, R. **Ciência do direito, norma, interpretação e hermenêutica jurídica**. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária Biblioteca Jurídica, 2006.

GALLIANO, A. G. **O método científico: teoria e prática**. São Paulo: Harbra, 1986.

GOLDHIRSCH, L. B. **Convenção de Varsóvia Annotated: a legal handbook**, kluwer law international. Holanda, 2000.

GOMES, O. **Contratos**. 26. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2008.

GONÇALVES, C. R. **Responsabilidade Civil**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2007. p. 21.

GUEDES, I. C. **Metodologia científica: estudo de caso**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Elz_3IGR5QY&t=94s>. Acesso em: 27 jul. 2018.

KELSEN, H. **Teoria pura do Direito**. 6. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

LARENZ, K. **Metodologia da ciência do direito**. Tradução de José Lamago. 3. ed. Lisboa: Gulbenkian, 1997.

LIMA, M. C. S. Noções gerais acerca da responsabilidade civil do transportador aéreo. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**, Rio de Janeiro, n.89, p.30-33, 2006. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1783.htm>>. Acesso em: 10 out. 2017.

- LIMA, R. M. **Relações contratuais na internet e proteção jurídica do consumidor**. 2007. 283 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de Marília, Marília, 2007. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/teste/arqs/cp063050.pdf>>. Acesso em: 27 jul. 2018.
- LOHMANN, G. **Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas**. São Paulo: Aleph, 2008.
- LOURENÇO, N. C. A limitação da responsabilidade do transportador aéreo internacional. In: GOMES, M. J. C. (Org.). **Temas de direito dos transportes**. Coimbra: Almedina, 2010. 442p.
- MARQUES, C. L.; SQUEFF, T. A. F. R. C. (Orgs.). Garantias de consumo. As regras da Convenção de Montreal e o necessário diálogo das fontes com o CDC. **Revista Consultor Jurídico**, jun. 2017. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2017-jun-21/regras-convencao-montreal-dialogo-fontes-cdc>>. Acesso em 10 jan. 2018.
- MARTINS, F. **Contratos e obrigações comerciais**. Rio de Janeiro: Forense, 2002.
- _____. **Curso de Direito Comercial: empresa comercial, empresários individuais, microempresas, sociedades empresárias, fundo de comércio**. 31. ed. São Paulo: Forense, 2008.
- _____. **Curso de Direito Comercial**. 40. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2017.
- MENDES, G. F. *et al.* **Curso de Direito Constitucional**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.
- MINAYO, M. C. S. Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social. In: _____. **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. 18. ed. Petrópolis: Vozes, 2001. cap. 1, p. 9-30. Disponível em: <http://www.faed.udesc.br/arquivos/id_submenu/1428/minayo__2001.pdf>. Acesso em: 30 maio 2018.
- MIRANDA, M. B.; RODRIGUES, L. E. M. J. Contrato de Transporte Aéreo - aplicabilidade do Código Brasileiro de Aeronáutica, do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor. **Revista Virtual Direito Brasil**, São Paulo, v.3, n.1, p.1-32, 2009. Disponível em: <<http://www.direitobrasil.adv.br/artigos/aer.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2018.
- MIRANDA, M. **O contrato de viagem organizada**. Coimbra: Almedina, 2000.
- _____. O contrato de viagem organizada. In: NETO, Abílio. **Código comercial e código das sociedades: legislação complementar anotados**. 12. ed. Lisboa: Ediforum, 2002.
- MORSELLO, M. F. **Responsabilidade civil no transporte aéreo**. São Paulo: Atlas, 2007.
- NORONHA, F. A responsabilidade civil do transportador aéreo por danos a pessoas, bagagens e cargas: caso recente de criação jurisprudencial de direito. **Revista Sequência**, Florianópolis, n.45, p. 151-171, dez. 2002. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/1229-1243-1-PB.pdf>>. Acesso em: 28 set. 2017.
- PEREIRA, A. P. C. Transporte aéreo regional: a configuração geográfica dos fluxos aéreos e a dinâmica industrial paulista. In: SPOSITO, E. S. (Org.). **Medidas antidumping e política doméstica: o caso da citricultura estadunidense**. São Paulo: UNESP, 2015. p. 541-575.

PEREIRA, C. M. S. **Instituições de Direito Civil**. 22. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2008.

PINTO, C. A. M. **Teoria Geral do Direito Civil**. 4. ed. Coimbra: Coimbra, 2012.

RAMOS, F. D'A. Normas de transporte aéreo internacional devem favorecer vulneráveis. **Revista Conjur**, jan.2017. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2017-jan-04/garantias-consumo-normas-transporte-aereo-internacional-favorecer-vulneraveis>>. Acesso em: 23 maio 2018.

REALE, M. **Lições preliminares de Direito**. São Paulo: Saraiva, 2001.

ROPPO, E. **O contrato**. Coimbra: Almedina, 2009

SALINAS, L. T. **Curso de Direito Aeronáutico**. Barcelona: Bosch, 1993.

SANCHES, J. A. F. A responsabilidade civil no transporte aéreo de bagagens. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, v.13, n.1883, ago.2008. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/11648>>. Acesso em: 08 nov. 2017.

SÃO PAULO (Estado). Tribunal de Justiça. **Pesquisa jurisprudência**: ementas contendo transporte aéreo de mercadorias. Disponível em: <<http://www.tj.sp.gov.br/jurispru.asp>>. Acesso em: 22 nov. 2018.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico**. 23. ed. rev. e ampl. São Paulo: Cortez, 2007.

SOARES, H. H. **Responsabilidade civil no transporte aéreo e conflito aparente de normas**. 2015. 20 f. Artigo. Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://www.emerj.tjrj.jus.br/paginas/trabalhos_conclusao/1semestre2015/pdf/HugoHollandaSoares.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2017.

SOUSA, M. R. **O contrato de transporte aéreo da responsabilidade do transportador aéreo perante os passageiros**. 2013. 99 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Jurídicas Empresariais) – Faculdade de Direito, Universidade de Nova Lisboa, Lisboa, 2013. Disponível em: <https://run.unl.pt/bitstream/10362/17318/1/MarcoSousa_2013.pdf>. Acesso em: 27 jul. 2018.

STAKE, R. E. **Investigación con estudio de casos**. Madrid: Morata. 1999.

_____. **A arte da investigação com estudos de caso**. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 2009.

TARTUCE, F. Breve estudo das antinomias ou lacunas de conflito. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 10, n. 879, 29 nov. 2005. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/7585>>. Acesso em: 02 mar. 2018.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

TRUJILLO FERRARI, A. **Metodologia da pesquisa científica**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1982.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

_____. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Disponível em:

<https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/2326834/mod_resource/content/1/2013/estudo_de_caso_planejamento_e_metodos.pdf>. Acesso em 17 jan. 2018.

ANEXOS

ANEXO A – Decreto nº 20.704 de 24 de novembro de 1931

DECRETO Nº 20.704 DE 24 DE NOVEMBRO DE 1931.

Promulga a Convenção de Varsóvia, para uma série de eventos internacionais.

O Chefe do Governo Provisorio da República dos Estados Unidos do Brasil:

Tendo Aprovado tem Convenção para a Unificação Certas Regras relativas Ao transporte aéreo internacional, concluída em Varsovia, 12 de outubro de 1929, Pela Segunda Conferencia Internacional de Direito Privado Aéreo, Reunida, nessa Capital, de 4 a 12 de outubro de 1929, e-havendo é efetuado tem 2 maio ultimo nossos Arquivos do Ministerio dos Negocios Estrangeiros da Polonia o deposito fazer Respectivo instrumento brasileiro de ratificação:

Decreta that aquella Convention, apensa porct to presents decreto, seja executada e cumprida como a espécie contém.

Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1931, 110º da Independência e 43º da República.

GETULIO Dornelles Vargas

Chefe do Governo Provisório da República DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

Faço saber, AOS que tem presente Carta ratificação Visam que entre o osso Estados Unidos do Brasil e varios Outros Países representados NA Conferencia Internacional de Direito Privado Aéreo, Reunida em Varsovia, de 4 a 12 de 1929 outubro, were concluidos e ASSINADOS, Pelos respectivos trapotenciarios, 12 dito do Mês de outubro, Convenção Uma o protocolo Adicional final, em protocolo, fazer TEOR Seguinte:

CONVENÇÃO

A UNIFICAÇÃO DE DETERMINADAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE
AÉREO INTERNACIONAL.

O Presidente do Reich Alemão, o Presidente Federal da República da Áustria, Sua Majestade o Rei dos Belgas, o Presidente dos Estados Unidos do Brasil, Sua Majestade o Rei dos búlgaros, o Presidente do Governo nacionalista da República da China, Sua Majestade o Rei da Dinamarca e da Islândia, Sua Majestade o Rei do Egito, Sua Majestade o Rei da Espanha, o Chefe de Estado da República da Estônia, o Presidente da República da Finlândia, o Presidente além República Francesa, Sua Majestade o Rei da Grã-Bretanha, da Irlanda e dos Domínios britânicos de além do Imperador Seas of India, o Presidente da República Helléniquei Sua Alteza Sereníssima o Regente do Reino da Hungria, Sua Majestade o Rei da Itália, Sua Majestade o Imperador do Japão, o Presidente da República da Letónia, Sua Alteza Real a Grã-Duquesa do Luxemburgo, Presidente da Estates Unidos do México, Sua Majestade o Rei da Noruega, Sua Majestade a Rainha dos Países Baixos, o Presidente da Polónia, Sua Majestade o Rei da Roménia, Sua majestade o Rei da Suécia, o Conselho Federal suíço, o

Presidente da República da Checoslováquia, o Comitê Executivo Central da União das Repúblicas socialistas soviéticas, o presidente dos Estados Unidos da Venezuela, Sua majestade o Rei da Jugoslávia, reconhecendo a utilidade para definir uma forma uniforme as condições de transporte aéreo internacional que identifica os documentos utilizados nestes transportes e a responsabilidade do transportador para esse fim, nomearam seus respectivos plenipotenciários que, devidamente autorizados, concluíram e assinaram a Convenção seguinte:

CAPÍTULO I.

Finalidade - Definições.

ARTIGO I.

(1) Esta Convenção aplica-se a todo o transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, operado por aeronaves mediante remuneração. Também se aplica ao transporte gratuito de aeronaves por uma companhia aérea.

(2) Para os fins da presente Convenção, o termo "transporte internacional" significa qualquer transporte no qual, de acordo com as estipulações das partes, o ponto de partida e o ponto de destino, havendo ou não uma interrupção no transporte; ou transbordo, situam-se no território de duas Altas Partes Contratantes ou no território de uma única Alta Parte Contratante, se uma escala estiver planeada num território sujeito a soberania, suserania, mandato ou autoridade de outro Poder, mesmo que não seja Contratante. O transporte sem tal escala entre os territórios sujeitos à soberania, soberania, mandato ou autoridade da mesma Alta Parte Contratante não será considerado internacional na acepção desta Convenção.

(3) O transporte a ser efectuado por várias transportadoras aéreas destina-se a constituir para a aplicação da presente Convenção um único transporte, quando tenha sido considerado pelas partes como uma operação única, quer tenha sido celebrado sob a forma de um contrato ou uma série de contratos e não perde seu carácter internacional pelo fato de que apenas um contrato, ou uma série de contratos, deve ser executado integralmente em um território sujeito a soberania, suserania, mandato ou à autoridade da mesma Alta Parte Contratante.

ARTIGO 2

(1) A Convenção aplica-se aos transportes efectuados pelo Estado ou por outras pessoas colectivas de direito público, nas condições previstas no artigo 1.º

(2) Exceto para a aplicação desta Convenção, o transporte sob o império de convenções postais internacionais.

CAPÍTULO II

Bilhetes de transporte.

SECÇÃO I. - BILHETES DE VIAGEM

ARTIGO 3

1) No transporte de passageiros, o transportador é obrigado a emitir um bilhete de passagem que deve conter os seguintes dados:

- (a) o local e a data da transmissão;
- b) os pontos de partida e destino;
- c) As escalas programadas, desde que o transportador possa determinar que pode modificá-las, se necessário, e que essa modificação pode fazer com que o carro perca o seu carácter internacional;
- d) Nome e endereço do transportador ou transportadores;
- e) A indicação de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido pela presente Convenção.

2 - A ausência, irregularidade ou perda do bilhete não afectará a existência ou a validade do contrato de transporte, que será, no entanto, sujeito às regras da presente Convenção. No entanto, se a transportadora aceitar a viagem sem ter sido emitido um bilhete de passagem, ele não terá o direito de se valer das disposições da presente Convenção que excluem ou limitam sua responsabilidade.

SEÇÃO II - BOLETIM DE BAGAGEM.

ARTIGO 4

(1) No transporte de bagagem, além dos pertences pessoais dos quais o viajante detém a custódia, a transportadora emitirá um comprovante de registro de bagagem.

(2) O comprovante de registro de bagagem deverá ser redigido em duplicado, um para o passageiro e outro para o transportador.

(3) Deve conter as seguintes informações:

- (a) o local e a data da emissão;
- b) os pontos de partida e destino;
- c) o nome e endereço do (s) transportador (es);
- (d) o número do bilhete;
- e) uma indicação de que a entrega da bagagem é feita ao portador da cédula;
- (f) o número e peso das embalagens;
- g) O montante do valor declarado em conformidade com o segundo parágrafo do artigo 22.º;

h) uma indicação de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido pela presente Convenção.

(4) A ausência, irregularidade ou perda do boletim de voto não afectará a existência ou a validade do contrato de transporte que, não obstante, ficará sujeito às regras da presente Convenção. No entanto, se a transportadora aceitar a bagagem sem ter sido emitida uma cédula ou se a cédula não contiver os dados indicados nas letras d), f), h), a transportadora não terá o direito de se valer disposições da presente Convenção que excluam ou limitem a sua responsabilidade.

SEÇÃO III - CARTA DE TRANSPORTE AÉREO.

ARTIGO 5º

(1) Toda transportadora de mercadorias tem o direito de solicitar ao remetente o estabelecimento e entrega de uma garantia chamada "conhecimento aéreo"; qualquer remetente tem o direito de solicitar à transportadora a aceitação deste documento.

(2) No entanto, a ausência, irregularidade ou perda deste título não afetar a existência ou a validade do contrato de transporte que, não obstante, estará sujeito às regras da presente Convenção, disposições do artigo 9.

ARTIGO 6º

(1) O conhecimento aéreo é estabelecido pelo remetente em três exemplares originais e entregue com a mercadoria.

(2) A primeira cópia está marcada "para a transportadora"; é assinado pelo remetente. A segunda cópia está marcada "para o destinatário"; é assinado pelo remetente e pelo transportador e acompanha as mercadorias. A terceira cópia é assinada pelo transportador e entregue por ele ao remetente após a aceitação das mercadorias.

(3) A assinatura do transportador deve ser aposta após a aceitação das mercadorias.

(4) A assinatura do transportador pode ser substituída por um carimbo; a do remetente pode ser impressa ou substituída por um carimbo.

(5) Se, a pedido do exportador, o transportador estabelecer a carta de porte aéreo, será considerado, até prova em contrário, estar agindo em nome do exportador.

ARTIGO 7º

O transportador de mercadorias tem o direito de solicitar ao remetente o estabelecimento de diferentes conhecimentos aéreos quando houver várias parcelas.

ARTIGO 8º

O conhecimento aéreo deve conter as seguintes informações:

(a) o local onde o documento foi criado e a data em que foi feito;

- b) os pontos de partida e destino;
- c) as paradas programadas, sujeitas à opção, para a transportadora, estipular que pode modificá-las se necessário e sem essa modificação pode fazer com que o transporte perca seu caráter internacional;
- (d) o nome e endereço do remetente;
- e) o nome e endereço do primeiro transportador;
- (f) o nome e endereço do consignatário, se houver;
- g) a natureza das mercadorias;
- h) O número, o método de embalagem, as marcas específicas ou os números das embalagens;
- i) o peso, quantidade, volume ou dimensões das mercadorias;
- j) o estado aparente das mercadorias e da embalagem;
- (k) o preço do transporte, se for estipulado, a data e local de pagamento e a pessoa que deve pagar;
- (l) se o item for para reembolso, o preço das mercadorias e, se necessário, o valor dos custos;
- m) O montante do valor declarado nos termos do no 2 do artigo 22.o;
- n) O número de exemplares da carta de porte aéreo;
- (o) documentos enviados ao transportador para acompanhar a carta de carga aérea;
- p) o tempo de transporte e a indicação sumária da rota a ser seguida (via), caso tenham sido estipulados;
- q) Uma indicação de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido pela presente Convenção.

ARTIGO 9

Se a transportadora aceitar mercadorias sem ter recebido uma carta de transporte aéreo, ou se esta não contiver todos os dados indicados na seção 8 (a) a (i), inclusive, e (q), o O transportador não terá o direito de rever as disposições da presente Convenção que excluam ou renunciem a responsabilidade.

ARTIGO 10

(1) O remetente é responsável pela exatidão das informações e declarações relativas às mercadorias que ele inscreve na carta de porte aéreo.

(2) Ele será responsável por qualquer dano sofrido pelo transportador ou qualquer outra pessoa em razão de suas indicações e declarações irregulares, imprecisas ou incompletas.

ARTIGO 11.

(1) A carta de porte aéreo é prova, ao contrário, da conclusão do contrato, do recebimento das mercadorias e das condições de transporte.

(2) Os elementos do conhecimento aéreo relativos ao peso, dimensões e embalagem das mercadorias e ao número de parcelas devem ser autênticos até acordo em contrário; os que se referem à quantidade, volume e condição das mercadorias só se manifestam contra o transportador quando a verificação tenha sido feita por ele na presença do remetente e registrados no conhecimento aéreo, ou que são declarações relativas ao estado aparente das mercadorias.

ARTIGO 12

(1) O remetente tem o direito, sob a condição de cumprir todas as obrigações decorrentes do contrato de transporte, de dispor das mercadorias, quer retirando-as no aeródromo de partida ou de destino, quer parando-as a caminho do desembarque, entregando-o no local de destino ou em rota, a uma pessoa que não seja o consignatário indicado no conhecimento aéreo ou solicitando seu retorno ao aeródromo de partida, desde que o exercício deste direito não prejudique o transportador ou os outros carregadores nem a obrigação de reembolsar os custos daí resultantes.

(2) Se a execução das ordens do remetente é impossível, o transportador deve notificá-lo imediatamente.

(3) Se o transportador cumprir as ordens do expedidor, sem requerer a produção da cópia do conhecimento aéreo expedido ao exportador, ele será responsável, exceto o seu recurso contra o remetente, por um preconceito que poderia ser causado por este fato àquele que está regularmente de posse do conhecimento de embarque aéreo.

(4) O direito do remetente cessa quando começa o direito do destinatário, em conformidade com o artigo 13.º infra. No entanto, se o destinatário recusar o conhecimento de embarque ou os bens, ou se ele não puder ser encontrado, o remetente retoma seu direito de descarte.

ARTIGO 13

(1) Excepto como indicado no artigo anterior, o destinatário pode, no momento da chegada dos produtos no destino, para obrigar o transportador para entregar o conhecimento aéreo e para entregar a carga contra o pagamento do montante dos riachos e contra a execução das condições de transporte indicadas no conhecimento aéreo.

(2) Salvo acordo em contrário, o transportador deve notificar o destinatário logo que a mercadoria chegue.

(3) Se a perda das mercadorias for reconhecida pelo transportador ou se, no termo de um período de sete dias após a data de chegada, as mercadorias não tiverem chegado, o

destinatário está autorizado a no que diz respeito à transportadora, os direitos resultantes dos contratos de transporte.

ARTIGO 14.

O remetente eo destinatário pode fazer valer todos os direitos que lhes são conferidos, respectivamente, pelos artigos 12 e 13, cada um em seu próprio nome, ele está agindo em seu próprio interesse ou no interesse de outro, desde cumprir as obrigações que o contrato impõe.

ARTIGO 15

(1) Os artigos 12, 18 e 14 fazem mal não LNI as relações do expedidor e do destinatário-los, quer as relações de terceiros cujos direitos emanem do transportador ou o destinatário.

2) Qualquer cláusula derogatória dos estipuladores dos artigos 12.º, 13.º e 14.º deve ser inscrita na lei relativa ao transporte aéreo.

ARTIGO 16.

(1) O expedidor deve fornecer as informações e anexar os documentos conhecimento de embarque aéreo antes da entrega do marcliandise o destinatário, são necessários para o desempenho das formalidades aduaneiras, concessão ou Polícia O expedidor é responsável para o transportador por qualquer dano resultante da ausência de insuiffisance ou irregularidade de tais informações ou documentos, excepto em caso de falha do transportador ou os seus agentes.

(2) A transportadora não é obrigada a considerar se tais informações e documentos são exatos ou suficientes.

CAPÍTULO III

Responsabilidade do transportador.

ARTIGO 17.

A transportadora é responsável por danos resultantes de morte, lesão ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um passageiro quando o acidente que causou o dano ocorreu a bordo da aeronave ou durante qualquer operação de embarque e pouso.

(1) A transportadora é responsável por danos resultantes da destruição, perda ou dano de bagagem despachada ou bens quando o evento que causou o dano ocorreu durante o transporte aéreo.

(2) O transporte de ar dentro do significado do parágrafo anterior compreende o período durante o qual a bagagem ou carga está a cargo do transportador, seja em um aeroporto ou bardo de uma aeronave ou em qualquer lugar em caso de pouso fora de um aeródromo.

(3) O período de transporte aéreo não cobre qualquer transporte terrestre, marítimo ou fluvial fora de um ceródromo. No entanto, quando esse transporte for realizado na execução do contrato de transporte aéreo para carga, entrega ou transbordo, qualquer dano deverá ser

presumido, a menos que se prove o contrário, resultante de um evento ocorrido durante o transporte aéreo.

ARTIGO 19.

A transportadora é responsável pelos danos resultantes de um atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou mercadorias.

ARTIGO 20.

(1) O transportador não é responsável se provar que ele e seus agentes tomaram todas as medidas necessárias para evitar o dano ou que era impossível para eles levá-los.

(2) No transporte de mercadorias e bagagem, o transportador não é responsável se provar que o dano foi causado por uma falha na operação, controle ou navegação da aeronave; e que, em todos os outros aspectos, ele e seus agentes tomaram todas as medidas necessárias para evitar o dano.

ARTIGO 21.

(1) Quando a transportadora provar que a culpa da parte lesada causou ou contribuiu para o dano, o tribunal pode, de acordo com as disposições da sua própria lei, renunciar ou atenuar a responsabilidade da transportadora.

ARTIGO 22.

(1) No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador em relação a cada viajante é limitada à soma de cento e vinte e cinco mil francos. No caso em que, de acordo com a lei do tribunal em apreço, a indenização pode ser fixada sob a forma de uma anuidade, o capital da anuidade não pode exceder esse limite. No entanto, por um acordo especial com a transportadora, o viajante pode definir um limite superior de responsabilidade.

(2) No transporte de bagagem despachada e mercadorias, a aeronavegabilidade do transportador é limitada a duzentos e cinquenta francos por quilo, a menos que uma declaração especial de interesse na entrega feita pelo remetente no momento da entrega da parcela para a transportadora e sujeito ao pagamento de qualquer taxa adicional. Neste caso, a transportadora será obrigada a pagar até o valor declarado, a menos que prove que é maior do que o interesse real do remetente na entrega.

(3) Em relação aos artigos de que o viajante detém a custódia, a responsabilidade do transportador é limitada a cinco mil franquias por passageiro.

(4) Considera-se que as somas supramencionadas dizem respeito ao franco francês, que consiste em sessenta e cinco miligramas e meio de ouro, relativamente a novecentos milésimos de uma multa. Eles podem ser convertidos em cada moeda nacional em números redondos.

ARTIGO 23.

As disposições destinadas a exonerar a transportadora da sua responsabilidade ou a fixar um limite inferior ao fixado na presente Convenção será nula e sem efeito, mas a nulidade desta cláusula não implica a nulidade do contrato, que permanece sujeita a disposições da presente Convenção.

ARTIGO 24.º

§ 1. Nos casos previstos nos artigos 18 e 19, qualquer ação de indenização, a qualquer título, somente poderá ser intentada nas condições e dentro dos limites previstos nesta Convenção.

§ 2º Nos casos previstos no art. 17, aplica-se o disposto no parágrafo anterior, sem prejuízo da determinação das pessoas habilitadas a atuar e de seus respectivos direitos.

ARTIGO 25.º

1) O transportador não terá o direito de invocar as disposições da presente Convenção, que excluem ou limitam a sua responsabilidade, se o dano resultar, da sua fraude ou de uma falta que, de acordo com a lei do tribunal, , é considerado equivalente a fraude.

(2) Este direito também lhe será recusado se o dano tiver sido causado nas mesmas condições por um de seus agentes no exercício de suas funções.

ARTIGO 26.º

(1) Presume-se, salvo prova em contrário, a receção de bagagens e mercadorias sem protestar pelo destinatário, desde que as mercadorias tenham sido entregues em bom estado e, de acordo com o bilhete.

(2) Em caso de danos o destinatário deve enviar à transportadora imediatamente após a descoberta do dano e, o mais tardar, no prazo de três dias para a bagagem e sete dias para os bens a partir da data de sua recepção. Em caso de atraso, o protesto deve ser feito no prazo de catorze dias a partir do dia em que a bagagem ou mercadoria tenha sido disponibilizada.

(3) Qualquer protesto deve ser feito por reserva registrada no bilhete ou por outro escrito enviado dentro do tempo previsto para este protesto.

(4) Não protesto dentro dos prazos, todas as ações contra o transportador são inadmissíveis, exceto no caso de fraude do mesmo.

ARTIGO 27.

Em caso de morte do devedor, o pedido de indenização dentro dos limites previstos por esta Convenção será exercido contra seus sucessores no título.

ARTIGO 28.

1) A acção por danos será intentada, à escolha do autor, no território de uma das Altas Partes Contratantes, quer perante o tribunal do domicílio do transportador, a sede da sua exploração ou o local onde se encontra. estabelecimento pelo qual o contrato foi celebrado, quer no tribunal do local de destino.

(2) O procedimento é regulado pela lei do tribunal demandado.

ARTIGO 29.

(1) A ação por danos deve ser trazida, sob pena de caducidade, dentro de dois anos a partir da data de chegada ao destino ou o dia em que a aeronave deveria ter chegado, ou a parada do transporte.

(2) O método de cálculo do prazo é determinado pela lei do tribunal demandado.

ARTIGO 30.

(1) Nos casos de transporte regido pela definição do terceiro parágrafo da seção 1, a serem realizados por transportadoras sucessivas, cada transportadora que aceita passageiros, bagagem ou mercadorias está sujeita às regras estabelecidas por essa Convenção, e é suposto ser uma das partes contratantes do contrato de transporte, desde que este contrato se refira à parte do transporte realizada sob seu controle.

(2) Em caso de tal transporte, o viajante ou seus sucessores só poderão recorrer contra o transportador que fez o transporte em que o acidente foi atrasado, salvo se, pela estipulação expressamente, a primeira transportadora terá assegurado a responsabilidade por toda a viagem.

(3) No caso de bagagem ou mercadoria, o remetente deverá recorrer contra o primeiro transportador e o destinatário que tem o direito de entregar contra este último, e ambos podem também , agir contra o transportador que fez o transporte em que a destruição, perda, dano ou atraso ocorreu. Estas transportadoras serão conjunta e solidariamente responsáveis perante o expedidor e o destinatário.

CAPÍTULO IV

Disposições relativas, transporte combinado.

ARTIGO 31.

1) No caso do transporte combinado efectuado em parte por via aérea e em parte por qualquer outro meio de transporte, as disposições da presente Convenção aplicam-se apenas ao transporte aéreo e se satisfizerem as condições do transporte aéreo. artigo um.

(2) Nada na presente Convenção impedirá as partes, no caso do transporte combinado, de incluir nas condições de tarifa aérea relativas a outros meios de transporte, desde que as disposições da presente Convenção respeitado no transporte aéreo.

CAPÍTULO V.

Disposições gerais e finais.

ARTIGO 32.º

(1) Qualquer cláusula do contrato de transporte bem como os acordos especiais ocorreu o dano pelo qual as partes pretendam as regras da presente Convenção, ou por uma determinação da lei aplicável, ou alterando as regras de competência. No entanto, no transporte de mercadorias, as cláusulas de arbitragem são permitidas, dentro dos limites da presente Convenção, quando a arbitragem for realizada nos locais de jurisdição dos tribunais previstos no Artigo 28, parágrafo 1.

ARTIGO 33.

Nada no presente Acordo impedirá uma transportadora de recusar a celebração de um contrato de transporte ou de fazer regulamentos que não sejam incompatíveis com as disposições da presente Convenção.

ARTIGO 34.

Esta Convenção não se aplica ao transporte aéreo internacional realizado como primeiro teste por companhias de navegação aérea com a finalidade de estabelecer linhas regulares de navegação aérea ou para transportar sob circunstâncias extraordinárias ou fora das operações normais. da exploração do ar.

ARTIGO 35.º

Quando esta Convenção se refere a dias, esses dias são dias, não dias.

ARTIGO 36.º

Esta Convenção é redigida em inglês em um único exemplar, que ficará depositado nos arquivos do Ministério das Relações Exteriores da Polónia e cuja cópia autenticada será transmitida pelo Governo Polonês ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

ARTIGO 37.º

(1) Esta Convenção será ratificada. Os instrumentos de ratificação serão depositados nos arquivos do Ministério das Relações Exteriores da Polónia, que notificará o depósito ao Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

(2) Assim que a presente Convenção tenha sido ratificada por cinco das Altas Partes Contratantes, ela entrará em vigor entre elas no nonagésimo dia após o depósito da quinta ratificação. Posteriormente, entrará em vigor entre as Altas Partes Contratantes que a ratificaram e a Alta Parte Contratante que depositará seu instrumento de ratificação no nonagésimo dia após seu depósito.

(3) Caberá ao Governo da República da Polónia notificar cada uma das Altas Partes Contratantes da data de entrada em vigor desta Convenção e da data do depósito de cada ratificação.

ARTIGO 38.º

(1) Esta Convenção, após sua entrada em vigor, permanecerá aberta à adesão de todos os Estados.

(2) A adesão será efetuada por uma notificação dirigida ao Governo da República da Polónia, que notificará o Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

(8) A adesão produzirá efeitos a partir do nonagésimo dia após notificação ao Governo da República da Polónia.

ARTIGO 39.

1) Qualquer das Altas Partes Contratantes pode denunciar a presente Convenção mediante notificação ao Governo da República da Polónia, que notificará imediatamente o Governo de cada uma das Altas Partes Contratantes.

(2) A denúncia terá efeito seis meses após a notificação da denúncia e somente em relação a qualquer parte que o tenha feito.

ARTIGO 40.º

1. As Altas Partes Contratantes podem, no momento da assinatura, do depósito de ratificações, ou de sua adesão, declarar que a aceitação que concedem a esta Convenção não se aplica à totalidade ou parte de suas colónias, protetorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território sujeito à sua soberania ou à sua autoridade ou a qualquer outro território sob suserania.

(2) Em consequência pode posteriormente aderir em separado em nome de toda ou parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato ou qualquer outro território sujeito à sua soberania ou a sua autoridade ou qualquer território sob a sua soberania, assim, excluída pela declaração original.

(3) Eles podem também, de acordo com suas disposições, denunciar a presente Convenção separadamente ou para a totalidade ou parte de suas colónias, protetorados, territórios sob mandato, ou qualquer outro território sujeito à sua soberania ou autoridade, ou qualquer outra território sob suserania.

ARTIGO 41.º

Cada uma das Altas Partes Contratantes terá o direito de, no mínimo dois anos após a entrada em vigor desta Convenção, convocar uma reunião de uma nova Conferência Internacional com o propósito de buscar quaisquer melhorias que possam ser feitas à presente Convenção. Para o efeito, dirigirá o Governo da República Francesa, que tomará as medidas necessárias para preparar esta Conferência.

Esta Convenção, feita em Varsóvia em 12 de outubro de 1929, permanecerá aberta para assinatura até 31 de janeiro de 1930.

Para a Alemanha:

(-) R. RICHTER.

(-) Dr. A. WEGERDT.

(-) Dr. E. ALBRECHT.

(-) Dr. OTTO RIESE.

Para a Áustria:

(-) STROBELE

(-) REINOEHL.

Para os Estados Unidos do Brasil:

(-) ALCIBIADES PEÇANHA.

Para a Dinamarca:

(-) L. INGERSLEV.

(-) KNUD GREGERSEN

Para a França:

(-) PIERRE ÉTIENNE FLANDIN.

(-) GEORGES RIPERT.

Para a Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:

(-) AH DENNIS.

(-) ORME CLARKE.

(-) RL MEGARRY.

Para a Comunidade da Austrália:

(-) AH DENNIS.

(-) ORME CLARKE.

(-) RL MEGARRY.

Para a União da África do Sul:

(-) AH DENNIS.

(-) ORME CLARKE.

(-) RL MEGARRY.

Para a Itália:

(-) A. GIANNINI.

Para o Luxemburgo:

(-) E. ARENDT.

Para a Polônia:

(-) AGOSTO ZALESKI.

(-) ALFONS KÜHN.

Para a Suíça:

(-) EDM. Pittard.

(-) Dr. F. HESS.

Para a Iugoslávia:

(-) IVO DE GIULLI.

ANEXO B – Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006

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

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 5.910, DE 27 DE SETEMBRO DE 2006.

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

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

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

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

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

DECRETA:

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

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

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

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

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Celso Luiz Nunes Amorim

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

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

OS ESTADOS PARTES NA PRESENTE CONVENÇÃO:

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

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

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

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

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

CONVIERAM O SEGUINTE:

Capítulo I

Disposições Gerais

Artigo 1 – Âmbito de Aplicação

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo II

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

Artigo 3 – Passageiros e Bagagem

1. No transporte de passageiros será expedido um documento de transporte, individual ou coletivo, que contenha:

a) a indicação dos pontos de partida e de destino;

b) se os pontos de partida e de destino estão situados no território de um só Estado Parte e, caso haja sido prevista uma ou mais escalas no território de outro Estado, a indicação de pelo menos uma dessas escalas.

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

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

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

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

Artigo 4 – Carga

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

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

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

O conhecimento aéreo ou o recibo de carga deverão incluir:

a) a indicação dos pontos de partida e destino;

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

c) a indicação do peso da remessa.

Artigo 6 – Documento Relativo à Natureza da Carga

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

Artigo 7 – Descrição do Conhecimento Aéreo

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

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

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

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

Artigo 8 – Documentos para Vários Volumes

Quando houver mais de um volume:

a) o transportador da carga terá direito de solicitar ao expedidor a emissão de conhecimentos aéreos separados;

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

Artigo 9 – Inobservância dos Requisitos para os Documentos

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

Artigo 10 – Responsabilidade pelas Indicações Inscritas nos Documentos

1. O expedidor é responsável pela exatidão das indicações e declarações concernentes à carga feitas por ele ou em seu nome no conhecimento aéreo, ou feitas por ele ou em seu nome ao transportador, para inscrição no recibo de carga ou para inclusão nos registros conservados

por outros meios, previstos no número 2 do Artigo 4. A presente disposição aplica-se também quando a pessoa que atua em nome do expedidor é também preposto do transportador.

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

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

Artigo 11 – Valor Probatório dos Documentos

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

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

Artigo 12 – Direito de Disposição da Carga

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

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

3. Se o transportador cumprir as instruções do expedidor a respeito da disposição da carga, sem exigir a apresentação da via do conhecimento aéreo ou do recibo de carga entregue a este último, será responsável, sem prejuízo de seu direito de ressarcir-se do expedidor, do dano que possa ser causado por este fato a quem se encontre legalmente de posse desse exemplar do conhecimento aéreo ou do recibo de carga.

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

Artigo 13 – Entrega da Carga

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

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

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

Artigo 14 – Execução dos Direitos do Expedidor e do Destinatário

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo III

Responsabilidade do Transportador e Medida da Indenização do Dano

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

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

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

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

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

Artigo 18 – Dano à Carga

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

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

- a) natureza da carga, ou um defeito ou um vício próprio da mesma;
- b) embalagem defeituosa da carga, realizada por uma pessoa que não seja o transportador ou algum de seus prepostos;
- c) ato de guerra ou conflito armado;
- d) ato de autoridade pública executado em relação com a entrada, a saída ou o trânsito da carga.

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

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

Artigo 19 – Atraso

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

Artigo 20 – Exoneração

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

ação ou omissão indevida do passageiro causou o dano ou contribuiu para ele. Este Artigo se aplica a todas as disposições sobre responsabilidade da presente Convenção, inclusive ao número 1 do Artigo 21.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

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

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

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

Artigo 23 – Conversão das Unidades Monetárias

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

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

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

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

Artigo 24 – Revisão dos Limites

1. Sem que isto afete as disposições do Artigo 25 da presente Convenção, e sujeito ao estabelecido no número 2 seguinte, os limites de responsabilidade prescritos no Artigos 21, 22, e 23 serão revisados pelo Depositário, a cada cinco anos, devendo efetuar-se a primeira revisão ao final do quinto ano seguinte à data de entrada em vigor da presente Convenção ou, se a Convenção não entrar em vigor dentro dos cinco anos seguintes à data em que foi aberta à assinatura, dentro do primeiro ano de sua entrada em vigor, com relação a um índice de inflação que corresponda à taxa de inflação acumulada desde a revisão anterior ou, na primeira vez, desde a data da entrada em vigor da Convenção. A medida da taxa de inflação

que deverá ser utilizada para determinar o índice de inflação será a média ponderada das taxas anuais de aumento ou de diminuição do índice de preços ao consumidor dos Estados cujas moedas formam o Direito Especial de Saque mencionado no número 1 do Artigo 23.

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

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

Artigo 25 – Estipulação Sobre os Limites

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

Artigo 26 – Nulidade das Cláusulas Contratuais

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

Artigo 27 – Liberdade Contratual

Nenhuma das disposições da presente Convenção impedirá o transportador de negar-se a realizar um contrato de transporte, renunciar às defesas que possa invocar em virtude da

presente Convenção, ou estabelecer condições que não estejam em contradição com as disposições da presente Convenção.

Artigo 28 – Pagamentos Adiantados

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

Artigo 29 – Fundamento das Reclamações

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

Artigo 30 – Prepostos - Total das Reclamações

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

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

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

Artigo 31 – Aviso Oportuno de Protesto

1. O recebimento da bagagem registrada ou da carga, sem protesto por parte do destinatário, constituirá presunção, salvo prova em contrário, de que os mesmos foram

entregues em bom estado e de acordo com o documento de transporte ou com os registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 3 e no número 2 do Artigo 4.

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

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

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

Artigo 32 – Falecimento da Pessoa Responsável

Em caso de falecimento da pessoa responsável, a ação de indenização relativa aos danos será exercida contra os representantes legais de sua sucessão, dentro dos limites estabelecidos na presente Convenção.

Artigo 33 – Jurisdição

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

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

3. Para os fins do número 2,

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

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

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

Artigo 34 – Arbitragem

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

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

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

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

Artigo 35 – Prazo Para as Ações

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

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

Artigo 36 – Transporte Sucessivo

1. No caso do transporte que haja de ser executado sucessivamente por vários transportadores e que esteja compreendido na definição do número 3 do Artigo 1, cada transportador que aceite passageiros, bagagem ou carga se submeterá às regras estabelecidas na presente Convenção e será considerado como uma das partes do contrato de transporte, na medida em que o contrato se refira à parte do transporte efetuado sob sua supervisão.

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

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

Artigo 37 – Direito de Ação Contra Terceiros

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

Capítulo IV

Transporte Combinado

Artigo 38 – Transporte Combinado

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

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

Capítulo V

Transporte Aéreo Realizado por Uma Pessoa Distinta do Transportador Contratual

Artigo 39 – Transportador Contratual – Transportador de Fato

As disposições deste Capítulo se aplicam quando uma pessoa – (doravante denominada “transportador contratual”), como parte, celebra um contrato de transporte regido pela

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

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

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

Artigo 41 – Responsabilidade Solidária

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

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

Artigo 42 – Destinatário dos Protestos e Instruções

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

Artigo 43 – Prepostos

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

Artigo 44 – Total da Indenização

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

Artigo 45 – Destinatário das Reclamações

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

Artigo 46 – Jurisdição Adicional

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

Artigo 47 – Nulidade das Cláusulas Contratuais

Toda cláusula que tenda a exonerar o transportador contratual ou o transportador de fato, da responsabilidade prevista nesse Capítulo, ou a fixar um limite inferior ao aplicável de

conformidade com este Capítulo, será nula e de nenhum efeito, porém a nulidade de tal cláusula não implica na nulidade do contrato, que continuará sujeito às disposições deste Capítulo.

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

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

Capítulo VI

Outras Disposições

Artigo 49 – Aplicação Obrigatória

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

Artigo 50 – Seguro

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

Artigo 51 – Transporte Efetuado em Circunstâncias Extraordinárias

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

Artigo 52 – Definição de Dias

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

Capítulo VII

Disposições Finais

Artigo 53 – Assinatura, Ratificação e Entrada em Vigor

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

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

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

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

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

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

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

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

a) cada assinatura da presente Convenção e a data correspondente;

b) o depósito de todo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão e a data correspondente;

c) a data de entrada em vigor da presente Convenção;

d) a data de entrada em vigor de toda revisão dos limites de responsabilidade estabelecidos em virtude da presente Convenção;

e) toda denúncia efetuada em virtude do Artigo 54.

Artigo 54 – Denúncia

1. Todo Estado Parte poderá denunciar a presente Convenção, mediante notificação por escrito dirigida ao Depositário.

2. A denúncia surtirá efeito cento e oitenta dias após a data em que o Depositário receba a notificação.

Artigo 55 – Relação com Outros Instrumentos da Convenção de Varsóvia

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

1. entre os Estados Partes na presente Convenção devido a que esses Estados são comumente Partes:

a) da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 – (doravante denominada Convenção de Varsóvia);

b) do Protocolo que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, feito na Haia, em 28 de setembro de 1955 – (doravante denominado Protocolo da Haia);

c) da Convenção complementar à Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional realizado por Quem não seja o Transportador Contratual, assinada em Guadalajara, em 18 de setembro de 1961 – (doravante denominada Convenção de Guadalajara);

d) do Protocolo que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 modificada pelo Protocolo feito na Haia, em 28 de setembro de 1955, assinado na cidade da Guatemala, em 8 de março de 1971 – (doravante denominado Protocolo da Cidade da Guatemala);

e) dos Protocolos Adicionais números 1 a 3 e o Protocolo de Montreal número 4, que modificam a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia ou a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia e o Protocolo da Cidade da Guatemala, assinados em Montreal, em 25 de setembro de 1975 – (doravante denominados Protocolos de Montreal);
ou

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

Artigo 56 – Estados Com Mais de Um Sistema Jurídico

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

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

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

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

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

Artigo 57 – Reservas

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

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

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

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

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