

# O TRANSPORTE AÉREO COMO FATOR DE INTEGRAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL – EVOLUÇÃO REGULAMENTAR INTERNACIONAL

**Marta Borges**

ISCET | Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo

## **Resumo**

O transporte aéreo foi o último dos modos de transporte a ser inventado; data do final do séc. XVIII, não obstante a sua utilização para fins comerciais, apenas se ter desenvolvido na segunda parte do séc. XX, pós-segunda guerra mundial (1939/1945).

Dada a sua vertente eminentemente internacional, desde cedo, o transporte aéreo, reuniu a preocupação de vários Estados soberanos e de organismos internacionais ligados ao setor.

## **Palavras-chave:**

transporte aéreo, convenção internacional, mercadoria.

## **Abstract**

Air transport was the last means of transport to be invented: it dates back to the 18th century, notwithstanding its use for commercial purposes, its development only took place in the second half of the 20th century, after the Second World War (1939/1945).

Since early times, given its international outlook, air transport has drawn the attention of several sovereign states and international organisations related to air transport.

## **Keywords**

Air transport, international convention, goods (cargo).

## **1. Introdução**

O transporte aéreo afigura-se como um modo eminentemente global e internacional. Só na Europa existem cerca de 500 milhões de potenciais utilizadores do transporte aéreo e cerca de 25% por cento das empresas produtoras usam regularmente o transporte aéreo e dele são dependentes.

Desde os primórdios do século passado que os Estados Soberanos se aperceberam do enorme potencial económico e estratégico da indústria associada ao transporte aéreo comercial; porém com necessidades económicas específicas e muito avultadas. Entre 1929 e 1999, a comunidade internacional foi chamada a decidir sobre várias questões do transporte aéreo comercial, tendo produzido, através de organismos internacionais, diversos textos dos quais se destaca, por ser o mais recente na matéria, a Convenção para a Unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, vulgarmente conhecida pela Convenção de Montreal de 1999.

Uma década após a entrada em vigor da Convenção de Montreal de 1999, urge promover a sua adoção global e universal a todos dos Estados que utilizam o transporte aéreo.

## 2. As Convenções internacionais que marcaram o transporte aéreo no último século

A primeira Convenção internacional que surgiu nesta matéria data de 1929 e ficou conhecida pela Convenção de Varsóvia de 12 de outubro de 1929<sup>1</sup>. Esta Convenção resultou numa tentativa dos Estados aderentes de unificarem certas regras do transporte aéreo, tendo entrado em vigor na ordem jurídica internacional a 13 de fevereiro de 1933, com uma adesão superior a 100 Estados. Os EUA aderiram à Convenção em 1934 e Portugal em 1947<sup>2</sup>. Embora com várias alterações, ainda se encontra em vigor em vários Estados, todos aqueles que não ratificaram a Convenção de Montreal<sup>3</sup>.

Esta Convenção tratava essencialmente de questões relacionadas com o contrato de transporte aéreo internacional, designadamente dos títulos de transportes e da responsabilidade do transportador em relação aos passageiros, bagagens e carga.

A primeira alteração à Convenção de Varsóvia surge em 1955. A ICAO promoveu a realização de uma conferência diplomática em Haia, da qual veio a resultar o Protocolo de Haia (1955). Este Protocolo veio implementar a simplificação dos documentos de transporte, aumentar os limites de responsabilidade nos danos corporais e do dano morte e alargar os prazos para apresentação de reclamações. Permitiu igualmente que os agentes do transportador pudessem beneficiar dos mesmos limites de indemnização estabelecidos na Convenção de Varsóvia. O Protocolo de Haia (1955) entrou em vigor a 01 de agosto de 1963 e, em Portugal, em dezembro desse mesmo ano<sup>4</sup>. Porém, nem todos os Estados aderentes da Convenção de Montreal o referido Protocolo, começando aqui a dualidade de sistemas a adotar, consoante os documentos em vigor nos vários Estados.

Mais tarde, a 18 de setembro de 1961, também nesta matéria, foi assinada a Convenção Suplementar de Guadalajara<sup>5</sup>, cujo objetivo era complementar a Convenção de Varsóvia. Entrou em vigor na ordem jurídica internacional a 01 de maio de 1964; porém, não foi ratificada por Portugal, tendo tido pouca adesão de outros Estados soberanos.

Embora não tenha tido sucesso entre a comunidade internacional, a Convenção de Guadalajara foi inovadora no sentido de, pela primeira vez, se equiparar o transportador contratual e o transportador de facto para efeitos de responsabilidade civil, colocando um ponto final nas discussões dos países anglo-saxões, que se questionavam se o transportador de facto, não sendo o transportador contratual ou o transportador sucessivo, estaria protegido pelas disposições da Convenção de Varsóvia.

Ao longo da década de 1960 tornou-se, igualmente, claro que os EUA não estavam preparados para ratificar o Protocolo de Haia de 1955, por o considerarem muito aquém os limites de indemnização para o transporte de pessoas, o que os levou a anunciarem a sua retirada da Convenção de Varsóvia. O Acordo de Montreal de 1966, veio então a ser aceite pela maioria dos seus intervenientes como consequência da pressão efetuada pelos EUA, ao ameaçarem retirar-se da Convenção de Varsóvia. Uma curiosidade do acordo é o facto de ter sido assinado entre as autoridades da aviação civil norte-americana e as companhias aéreas, nas quais se ajustaram as condições de transporte, designadamente os limites de responsabilidade no caso do dano de morte e dos danos corporais.

Em 1971, numa conferência realizada sob a égide da ICAO em Guatemala surgiu o Protocolo de Guatemala (1971)<sup>6</sup>, que continha uma série de pontos polémicos. O limite de responsabilidade das transportadoras aéreas em relação aos passageiros aumentava consideravelmente e era abolida a possibilidade das transportadoras aéreas, de invocarem a causa de força maior em relação a estes. Eram igualmente introduzidas cláusulas de competência judicial, sendo a mais importante a competência do tribunal do lugar da residência do passageiro.

Pouco tempo depois, em 1975, ainda sob a responsabilidade da ICAO, é realizada uma nova conferência na cidade de Montreal, tendo sido aprovados quatro Protocolos, os quais se denominaram os Protocolos Adicionais nºs 1, 2, 3 e 4 de Montreal (1975)<sup>7</sup>. Os dois primeiros protocolos vieram substituir os limites expressos em francos Poincaré da Convenção de Varsóvia, por limites expressos em Direitos de Saque Especiais (DSE), adotando assim uma nova unidade monetária de referência. Os Protocolos nºs 1, 2 e 4 já se encontram em vigor na ordem jurídica internacional, desde 1996<sup>8</sup>. Portugal também aderiu aos quatro Protocolos em 1975, tendo-os ratificado em 1982. No ano de 1992, as companhias aéreas japonesas decidem, unilateralmente, dispensar nas suas condições de transporte, as limitações de responsabilidade em relação aos passageiros e renunciar à defesa de invocação da causa de força maior, até ao montante de DSE 100.000. Esta decisão das transportadoras aéreas japonesas provocou uma larga discussão nos organismos internacionais, que se questionavam

1 Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929, vulgarmente conhecida por Convenção de Varsóvia sobre o transporte aéreo.

2 O Decreto-lei nº 26706 de 20.06.1936 aprovou a Convenção de Varsóvia para ratificação, tendo a respetiva adesão de Portugal ocorrido a 20 de Março de 1947, com aviso publicado no Diário do Governo, nº 185, 1ª Série, de 10 de Agosto de 1948.

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

4 O Protocolo de Haia (1955) foi aprovado para ratificação pelo Decreto-lei nº 45069 de 12 de Junho de 1963 e ratificado em 16 de Setembro de 1963, tendo o respetivo aviso sido publicado no Diário do Governo, nº 259, 1ª Série, em 05 de Novembro de 1963.

5 Sob a égide da ICAO, documento nº 8181.

6 Documento da ICAO 8932.

7 Documentos ICAO 9145 a 9148.

8 Os Protocolos Adicionais nºs 1 e 2 de Montreal (1975) entraram em vigor a 15 de Fevereiro de 1996 e o Potocolo adicional nº 4 entro em vigor em 14 de Junho de 1996.

sobre a limitação de responsabilidade em relação aos passageiros; discussão teve o seu auge na reunião anual da IATA de 1995. Nessa reunião, a IATA, conseguiu que as transportadoras aéreas, seus membros, chegassem a acordo sobre a responsabilidade dos passageiros, comprometendo-se a suspender os limites de responsabilidade e a limitar a defesa da causa exoneratória de força maior no que diz respeito às reclamações dos passageiros.<sup>9</sup><sup>10</sup>

Estes acordos IATA<sup>11</sup> logo se revelaram um grande sucesso e na prática acabaram por introduzir um regime contratual mais benéfico para os passageiros do que o regime instituído pela Convenção de Varsóvia.

Estavam assim dados os primeiros passos para uma reforma da Convenção de Varsóvia e os protocolos que se lhe seguiram.

### 3. A Convenção de Montreal de 1999

Fruto da modernização que se foi sentido no transporte aéreo internacional e respectivos players, aliada à sua crescente liberalização e à globalização do comércio a nível mundial, a 04 de novembro de 2003, entrou em vigor na ordem jurídica internacional a Convenção de Montreal, aprovada a 28 de maio de 1999, tendo por objetivo substituir-se à Convenção de Varsóvia e Protocolos adicionais.

A Convenção de Montreal de 1999 veio condensar num único texto, o regime jurídico introduzido pelo chamado “Sistema de Varsóvia”, que era composto pela própria Convenção de Varsóvia de 1929 e pelos textos que lhe seguiram e a atualizaram. Embora a Convenção de Montreal de 1999, não tenha tido como efeito automático, a revogação da Convenção de Varsóvia de 1929, instituiu uma regra da prevalência normativa em relação a esta última, sempre que estiver em causa a aplicação de ambos os textos, conforme o disposto no próprio art.º 55 da Convenção de Montreal.

Mas a Convenção de Montreal de 1999, não teve como único escopo a sistematização num único texto da Convenção de Varsóvia de 1929. A Convenção de Montreal veio, igualmente promover uma modernização do regime da responsabilidade civil do transportador aéreo comercial, assegurar um desenvolvimento sustentável das operações de transporte aéreo regular com o fluxo regular de passageiros, bagagens e mercadorias, assim como estabelecer uma maior proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, com a necessidade de atribuir uma indemnização equitativa, com base no princípio da restituição.

Mais uma vez, esta Convenção foi realizada sob a égide da ICAO.<sup>12</sup> Portugal também veio a aderir à Convenção de Montreal de 1999, através Decreto-lei nº 39/2002 de 27 de novembro, publicado no DR nº 274, Série IA.

Contrariamente a outras iniciativas anteriores, a Convenção de Montreal de 1999 foi um êxito, atendendo ao curto período que existiu entre a sua aprovação, ratificação e entrada em vigor na ordem jurídica internacional – apenas 4 anos.

Grosso modo, a Convenção de Montreal aplica-se a todas as operações de transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens e de mercadorias, realizadas a título oneroso (cf. art.º 1, n.º 2 da Convenção de Montreal).

A Convenção de Montreal aplica-se não só ao transporte internacional aéreo de pessoa e bagagens como também ao transporte aéreo de mercadorias, o qual é fundamental para o desenvolvimento do comércio internacional, aliás como já decorrida da Convenção de Varsóvia.

Contrariamente ao transporte internacional aéreo de pessoas e bagagens, no transporte aéreo de mercadorias, intervêm o expedidor, o transportador e o destinatário.<sup>13</sup>

O contrato de transporte assim celebrado entre o expedidor/destinatário e o transportador não está sujeito a qualquer exigência de forma,

9 Perante o fracasso que se vinha sentindo na reforma da Convenção de Varsóvia, perfeitamente desatualizada em relação aos limites de indemnização estabelecidos e impostos, várias foram as tentativas de ultrapassar a questão. Em Portugal surgiu o Decreto-lei 321/89 de 25 de Setembro, referente à responsabilidade civil do transportador aéreo pelos danos sofridos aos passageiros, bagagens e carga e ainda à responsabilidade civil do proprietário ou explorador de aeronaves por danos causados à superfície. Porém o âmbito de aplicação deste diploma legal encontra-se restringido ao chamado transporte doméstico ou nacional, já que a Convenção de Varsóvia continuou a aplicar ao transporte aéreo internacional de passageiros, bagagens e carga.

10 Também a Comissão Europeia iniciou em 1989, um estudo sobre a responsabilidade civil do transportador aéreo em caso de acidente, da qual resultou uma proposta de regulamento do Conselho em 20 de Dezembro de 1995. Esta proposta com alterações que lhe foram introduzidas acabou por ser aprovada em 9 de Outubro de 1997, através do Regulamento (CE) nº 2027/97 do Conselho.

11 Conhecidos sob a denominação IIA-IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability e MIA – Agreements on Measures to implement the IATA Intercarrier Agreement.

12 Documento ICAO 9740.

13 O expedidor é a pessoa que remete a mercadoria ao destinatário por intermédio do transportador. A posição de expedidor é independente da titularidade do direito de propriedade sobre as coisas transportadas. Muitas vezes, o expedidor já nem é o próprio o exportador, mas, um intermediário que transfere para si a obrigação de expedição ou de transporte perante o exportador e toma a qualidade de expedidor no contrato de transporte de mercadorias. Ao expedidor cabe o direito de disposição sobre as mercadorias transportadas e o direito a que se opere a deslocação das mercadorias por si remetidas ao transportador (art.º 12 da Convenção de Montreal). Compete ao expedidor fazer a entrega da mercadoria ao transportador, pois sem a entrega física da mercadoria, o expedidor não poderá exigir do transportador a deslocação das mercadorias, mesmo que esta entrega se realize nas suas instalações, sem necessidade de qualquer ato material. Ao expedidor poderá também caber a contratação de um seguro de carga, vulgarmente conhecido por seguro de mercadorias, assim como a celebração do contrato de transporte até ao local de destino combinado, e entrega ao destinatário dos respetivos documentos que o habilitem a receber as mercadorias. O destinatário, por sua vez, é a pessoa a quem a mercadoria deve ser entregue, no local de destino. O destinatário, tal como o expedidor, pode não ser o proprietário da mercadoria, mas um terceiro a quem a mercadoria é consignada, assumindo a posição de consignatário da mercadoria. Quer o expedidor, quer o destinatário podem exercer, em nome próprio, os direitos que lhes são conferidos ao abrigo da Convenção de Montreal, designadamente o direito de dispor da mercadoria pelo expedidor e o direito à entrega da mercadoria pelo destinatário (art.ºs 12 e 13 da Convenção de Montreal). Podem igualmente agir com um interesse próprio ou alheio, desde que cumpram as obrigações que lhes são impostas por força do contrato de transporte celebrado (art. 14º da Convenção de Montreal).

já que a validade da relação jurídica dela não depende, nem da sua existência. Quanto a este aspeto, a Convenção de Montreal, embora estipule no art. 4º, nº 1, que “no transporte de mercadorias será emitida uma carta de porte aéreo”, permite que a carta de porte aéreo possa ser substituída por qualquer outro meio que conserve o registo do transporte a efetuar (cf. art. 4º, nº 2 da Convenção de Montreal). Neste caso, o expedidor poderá exigir um recibo de transporte, com a identificação da remessa e informações do registo efetuado.<sup>14</sup>

A carta de porte aéreo ou o recibo da mercadoria constituem, salvo prova em contrário, presunção da celebração do contrato, da aceitação da mercadoria e das condições de transporte aí referidas (art. 11º, nº 1 da Convenção de Montreal). É ao expedidor que cabe o dever de emissão da carta de porte aéreo, podendo, no entanto, esta ser emitida pelo transportador com a presunção ilidível de que foi efetuada a pedido do expedidor.

A inexatidão ou irregularidade do documento de transporte - carta de porte aéreo ou recibo da mercadoria - não prejudicam a existência ou validade do contrato de transporte, que continua a reger-se pelas regras da Convenção de Montreal, tal como já sucedia na Convenção de Varsóvia (art.s 9º da Convenção de Montreal e da Convenção de Varsóvia). De notar que o expedidor é responsável perante o transportador pela exatidão das indicações e declarações relativas à mercadoria que inscreva ou mande inscrever na carta de porte aéreo ou no registo conservado nos meios alternativos referidos, com obrigação de indemnização pelos danos sofridos por esta ou terceiros, para com quem a transportadora seja responsável (art. 10º, nºs 1 e 2, da Convenção de Montreal).

Também, o regime da responsabilidade civil do transportador é próprio na Convenção de Montreal<sup>15</sup>. Vigora um regime de responsabilidade limitada, com fundamento em culpa presumida. Responsabilidade, esta sujeita ao *princípio da exclusividade* da Convenção de Montreal, segundo a qual, “(...) as ações por danos, qualquer que seja o seu fundamento, quer este resida na presente Convenção, em contrato, em ato ilícito ou em qualquer outra causa, só podem ser intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade previstos na presente Convenção”(cf. art.º 29 da Convenção de Montreal). Esta questão é tanto ou mais importante e tem levado a doutrina a pronunciar-se sobre a natureza civil contratual ou extracontratual da responsabilidade do transportador aéreo.

Embora não seja a altura certa para aprofundar tal questão, muito interessante, de resto, a verdade é que o regime da responsabilidade do transportador aéreo é um regime misto, que vai buscar pontos da responsabilidade civil contratual e pontos da responsabilidade civil extracontratual.<sup>16</sup>

Nos termos do art. 18º, nº 1 da Convenção de Montreal, “a transportadora é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da mercadoria, desde que o evento causador do dano ocorra durante o transporte aéreo.” E o nº 3 do mesmo artigo clarifica o período durante o qual o transportador é responsável: “o transporte aéreo na aceção do nº 1 compreende o período durante o qual a mercadoria se encontra à guarda da transportadora.” Ou seja, a responsabilidade civil do transportador aéreo inicia-se com a entrega da mercadoria ao seu cuidado, sua deslocação e só termina após a entrega desta ao destinatário.

Porém, há que ter em atenção o que vem estipulado no nº 4 do art.18º da Convenção de Montreal, segundo o qual o período em que as mercadorias se encontram à guarda do transportador, não compreende qualquer outro modo de transporte fora do aeródromo. Tal facto só não será assim se a transportadora substituir o modo aéreo por outro modo de transporte – rodoviário, marítimo, intermodal - sem a autorização do expedidor. Nesse caso, contrariamente ao que estipulava a Convenção de Varsóvia, passou a presumir-se que tal transporte se realizou no período do transporte aéreo.<sup>17</sup>

O transportador aéreo também é responsável pelo dano resultante do atraso na entrega das mercadorias (art. 19º da Convenção Montreal). Conforme já se referiu anteriormente, desde que a perda, avaria, destruição ou atraso na entrega da mercadoria ocorra enquanto esta se encontra à guarda do transportador aéreo, presume-se a sua responsabilidade, a qual se encontra limitada, nos termos estabelecidos pelo art. 22º da Convenção de Montreal.

Contrariamente a outros modos de transporte, a Convenção de Montreal, não faz distinção entre o montante a indemnizar por tipo de avaria, cabendo idêntico montante, independentemente do tipo de sinistro, estando todos sujeitos aos mesmos limites de indemnização.

A Convenção de Montreal, inicialmente, não alterou os limites de indemnização estipulados na Convenção de Varsóvia na versão dada pelo

14 Já na Convenção de Varsóvia, na versão original, a validade da relação contratual também não estava dependente da observância da forma escrita, pese embora, a Convenção viesse exigir a emissão de um título de transporte com certas menções obrigatórias e outras facultativas (art.s 5, nº 2, 8º e 9º da Convenção de Varsóvia).

15 O mesmo já sucedendo na Convenção de Varsóvia, embora com alterações.

16 A título de exemplo do que acabamos de falar, no que à teoria da culpa diz respeito, verifica-se uma tendência marcadamente extracontratual, quando se permite uma responsabilidade objetiva para o caso da destruição, perda ou avaria das mercadorias transportadas. Já a apreciação da culpa é feita em moldes contratuais, pois exige a *culpa in concreto* e já não a *culpa in abstractum*. (art.22º, nº 5 da Convenção).

17 Esta posição é diversa da admitida na Convenção de Varsóvia que exigia o prévio consentimento do expedidor na escolha de outro modo de transporte que não o aéreo. Porém ao longo das décadas, especialmente a partir da década de 90, passou a assistir-se à frequente substituição do modo aéreo pelo modo rodoviário, nos pequenos percursos. Esta substituição era efetuada pela própria transportadora aérea, sem qualquer informação prévia ao expedidor ou destinatário. A questão que se colocava residia em saber qual dos regimes a aplicar em caso de sinistro, já que nos modos aéreo e rodoviário vigoram regimes distintos. No transporte rodoviário internacional de mercadorias por estrada, está em vigor a Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada – CMR, assinada em Genebra em 19.05.1956 e aprovada pelo DL 46.235 de 18.03.1965 e no transporte aéreo internacional de mercadorias, vigorava a Convenção de Varsóvia.

Protocolo IV de Montreal, estipulando uma indemnização de 17 DSE por quilograma de mercadoria em falta, avariada ou pelo atraso na entrega. Porém, ao abrigo da aplicação do “*escalator clause*”, estes valores foram atualizados para 19 DSE, com efeitos a 30 de dezembro de 2009. Assim, em caso de atraso, perda ou avaria da mercadoria a indemnização está limitada a 19 DSE<sub>18</sub> por quilograma de mercadoria em falta ou danificada.<sup>19</sup>

Só assim não será se o lesado (expedidor/destinatário) tiver afastado os limites de responsabilidade ao efetuar uma declaração especial de interesse na entrega no destino (art.º 22º, nº 2 da Convenção de Montreal). Também não será assim, se o transportador conseguir fazer prova que os danos, avaria, destruição, perda ou atraso, resultaram de uma das causas exoneratórias, expressamente previstas na Convenção de Montreal.

Assim em caso de destruição, perda ou avaria das mercadorias transportadas, constituem causas exoneratórias, o defeito, natureza ou vício próprio da mercadoria; a embalagem defeituosa, desde que não efetuada pelo transportador ou seus agentes; atos de guerra ou conflito armado e atos da autoridade pública executados em conexão com a entrada, saída ou trânsito das mercadorias (art.º 18, nº 2 da Convenção de Montreal). Em caso de atraso na entrega da mercadoria, a Convenção de Montreal entende ser causa exoneratória a prova, a cargo do transportador, de que ele ou os seus agentes tomaram as medidas que razoavelmente poderiam ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível tomar tais medidas (art.º 19, 2ª parte da Convenção de Montreal).<sup>20</sup> Constitui igualmente causa exoneratória da responsabilidade do transportador, a culpa do lesado, a contribuição para o dano, e a omissão punível (art.º 20 da Convenção de Montreal). Há que notar, por último, que a entrega da mercadoria sem a oposição de reservas pelo destinatário constitui presunção ilidível de que a mercadoria se encontrava no mesmo estado em que foi recebida pelo transportador na origem e de acordo com o título de transporte ou o registo de mercadoria nos meios alternativos do art. 3º, nº 2 e art. 4º nº 2, ambos da Convenção de Montreal. Tal facto inverte o ónus da prova, que passará para o destinatário/expedidor da mercadoria, a quem caberá demonstrar que os danos ou atraso ocorreram durante o transporte de mercadorias e à guarda do transportador. Se as reservas forem não aparentes, ao destinatário é concedido um prazo de 14 (catorze) ou 21 (vinte e um) dias para efetuar uma reclamação escrita, consoante esteja em causa uma avaria das mercadorias ou atraso na entrega. Estas reclamações, só serão válidas se apresentadas por escrito e se enviadas ou entregues nos prazos estipulados pela Convenção de Montreal (art. 31º, nºs 2 e 3 da Convenção de Montreal). De notar que nos termos da Convenção de Montreal, a oposição de reservas ou reclamações nos prazos aí estabelecidos, é condição necessária para que o destinatário/expedidor possa vir a usar do direito de acionar judicialmente o transportador por danos, perda ou atraso na entrega da mercadoria,<sup>21</sup> que deverá ser intentada no prazo de dois anos a contar da data de chegada da mercadoria ao destino, da data em que aeronave deveria ter chegado ou da data da interrupção do transporte (art. 35º nº 1 da Convenção de Montreal).<sup>22</sup>

Este é basicamente o regime da responsabilidade civil do transportador à luz da Convenção de Montreal.

Como já se referiu a Convenção de Montreal de 1999 foi um êxito no que se refere ao hiato temporal entre a sua aprovação, ratificação e entrada em vigor (apenas 4 anos). De igual forma, a Convenção de Montreal conseguiu promover um regime simplificado de responsabilidade do transportador aéreo em relação aos passageiros, suas bagagens e carga transportada, promovendo assim a confiança no transporte aéreo e em consequência o comércio internacional. Por outro lado, um dos objetivos da Convenção de Montreal seria o de uniformizar o direito internacional nas matérias objeto da sua regulamentação e assim “fugir” ao complexo sistema de aplicação em que o regime jurídico do “Sistema de Varsóvia” se havia transformado, ao longo dos tempos, com os vários Protocolos e alterações que se lhe foram sendo acrescentadas, nem sempre ratificadas pelos Estados aderentes da Convenção de Varsóvia.

Porém e, apesar do grande sucesso da Convenção de Montreal de 1999 e do consenso em relação aos benefícios desta para o transporte aéreo internacional, a verdade é que decorrida uma década desde a sua entrada em vigor, seria de esperar uma adoção mais globalizada dos Estados aderentes. Atualmente, a Convenção de Montreal de 1999 conta com cerca de cento e dois Estados aderentes, num universo de cento e noventa e cinco Estados, ao passo que a Convenção de Varsóvia conta com cento e cinquenta e dois Estados aderentes, muitos dos quais coincidentes à Convenção de Montreal.<sup>23</sup>

Não obstante o número de Estados aderentes representar a vasta maioria do tráfego aéreo internacional, a verdade é que, um número ainda considerável de Estados não aderiu à Convenção. Este fator é tanto ou mais importante, porque inibidor do comércio internacional,

18 Direito de Saque Especial (DSE).

19 A cotação do DSE é diária e poderá ser obtida através do site do Banco de Portugal em [www.bportugal.pt](http://www.bportugal.pt).

20 Quanto a este aspeto, a Convenção de Montreal veio estreitar os casos em que o transportador poderá vir a ser responsabilizado pelos danos decorrentes de atraso, já que agora apenas é exigido ao transportador que tome as medidas razoáveis para evitar o dano. Na Convenção de Varsóvia era exigido ao transportador fazer prova que havia tomado todas as medidas para evitar o dano decorrente do atraso (art. 20º).

21 Nos termos do art. 4º do art. 31º da Convenção de Montreal, “*caso não seja apresentada reclamação nos prazos acima fixados, não poderá ser intentada ação contra a transportadora, salvo em caso de fraude por esta cometida.*” É portanto um prazo de caducidade do direito.

22 Sendo este um prazo de prescrição, o método de cálculo deverá ser aferido pela legislação do ordenamento jurídico que conheça da ação, conforme estipulado pelo nº 2 do art. 35º da Convenção. Na prática, significa que poderemos ter prazos distintos, consoante a legislação nacional aplicável ao caso concreto.

23 Veja-se a título de exemplo: Argentina, Austrália, Canadá, Brasil, Chile, China, Cuba, Egito, Índia, Japão, EUA, E-M da EU, entre muitos outros.

continuando a expor uma potencialidade de regimes aplicáveis, consoante os Estados tenham ou não aderido à Convenção de Montreal, à Convenção de Varsóvia e aos Protocolos que se lhe seguiram.

Urge, por isso, uma tomada de posição na próxima década que se avizinha, promovendo a adoção global e universal da Convenção de Montreal a todos dos Estados que utilizam o transporte aéreo e assim melhorar o comércio internacional.

#### **Lista de abreviaturas**

- EUA: Estados Unidos da América
- DSE: Direito de Saque Especial, unidade monetária internacional cuja cotação é calculada pelo Fundo Monetário Internacional (FMI)
- IATA: International Air Transport Association
- ICAO: International Civil Aviation Organization

#### **Bibliografia**

- Almeida, Carlos Alberto Neves (2010) “Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo”, Coimbra, Almedina,
- Buono, Barbara J., (1989), “The Recoverability of Punitive Damages Under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct: Is the Sky the Limit?”, Volume 13, Issue 4, Article 6, Fordham International Law Journal, pag. 573 e ss,
- Coutinho, J. Martins Pereira (2008) “Transportes Aéreo Exportação e Aeroportos”, Santa Iria de Azóia, Carga Edições, Lda
- Parra, Agustín Madrid (coordenador) (1998) “ Derecho uniforme del transporte internacional, cuestiones de actualidad”, McGraw-Hill/ Interamericana de España, S. A.U.
- Proença, Alfredo/ J.Espanha (2004) “Transporte de Mercadorias”, Coimbra, Almedina
- Quintas, Helder/Martins, Amilcar (2002) “Direito dos Transportes, Legislação Nacional, Internacional e Comunitária, Jurisprudência Nacional e Comunitária”, Coimbra, Almedina, págs 1067 e ss.