



O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Da Responsabilidade do Transportador Aéreo Perante os Passageiros

MARCO ROMÃO DE SOUSA

*Dissertação de Mestrado em Ciências Jurídicas Empresariais
Sob a orientação do Professor Doutor Jorge Morais Carvalho*

Lisboa, Julho de 2013

O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

**Da Responsabilidade do Transportador
Aéreo perante os Passageiros**

MARCO ROMÃO DE SOUSA

Resumo

O Contrato de Transporte Aéreo

Da Responsabilidade do Transportador Aéreo Perante os Passageiros

As convenções e acordos internacionais, em matéria de responsabilidade civil, surgiram com intuito de regular a responsabilidade do transportador aéreo, tendo sempre presente dois fatores essenciais: i) a necessidade de proteção dos interesses passageiros, e, ii) garantia do contínuo desenvolvimento de uma atividade ainda incipiente através da limitação das quantias indemnizatórias.

A presente investigação tem como objeto a análise da natureza do contrato de transporte aéreo, bem como do regime da responsabilidade do transportador aéreo perante os passageiros por danos que possam resultar do anormal cumprimento do contrato.

Palavras-chave: Responsabilidade; transportador aéreo; contrato de transporte aéreo; Direito Aéreo.

Abstract

Air Transportation Contract

The Air Carrier's Liability for Passengers

The international conventions and agreements on civil liability emerged with the purpose of regulating the liability of the air carrier, bearing in mind two essential factors: i) the need to protect passengers interests, and ii) to ensure the continuous development of an incipient activity by limiting the compensation amounts.

This research will focus on the analysis of the nature of the contract of air carriage, as well as the air carrier's liability regime regarding damages endured by passengers that may result from the non-performance of the contract.

Keywords: liability; air carrier; air transport contract; Air Law

Declaração de Compromisso de Anti-Plágio

Declaro, nos termos e para os efeitos do artigo 20º-A do Regulamento do 2º Ciclo de Estudos Conducente ao Grau de Mestre em Direito da Universidade Nova de Lisboa, que o texto apresentado é da minha exclusiva responsabilidade e que a utilização de contribuições ou de outros textos alheios está devidamente referenciada.

*Aos meus pais e ao meu
irmão, pelos valores, apoio e
dedicação.*

Dirijo o meu primeiro agradecimento ao Professor Doutor Jorge Morais Carvalho, pelo papel fundamental que desempenhou na orientação da presente investigação e pela total disponibilidade demonstrada ao longo de todo o trajeto.

Agradeço igualmente à José Pedro Aguiar Branco & Associados, com especial menção ao Dr. Duarte Martins de Carvalho e ao Dr. João de Castro Baptista, pelo tempo disponibilizado à realização da presente dissertação.

Por fim, não posso deixar de exprimir a mais sincera gratidão à Débora, ao Cristiano, ao Gil e ao Pedro pelo encorajamento, amor e amizade.

Modo de citar

As citações das obras serão referidas de acordo com os elementos que as integram (nome do(s) autor(es), título da obra, volume, edição, editora, cidade, ano) tal como consta na bibliografia final.

As citações são feitas na língua original, com vista a garantir a integridade das mesmas. Em casos pontuais, quando tal se justifique, procede-se à sua tradução, com indicação expressa.

As referências retiradas da Internet encontram-se devidamente identificadas, através do nome do autor ou da organização, título do documento e endereço do mesmo. Menciona-se, igualmente, a data de consulta e de acesso.

As abreviaturas e siglas utilizadas, que anexamos em lista própria, são as da *praxis* jurídica corrente encontradas na literatura.

Abreviaturas e siglas

CE	- Comunidade Europeia
CEE	- Comunidade Económica Europeia
CITEJA	- Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens
DL	- Decreto-Lei
DOT	- Department of Transportation (USA)
DSE	- Direito de Saque Especial
ELFAA	- European Law Fares Airline Association
EUA	- Estados Unidos da América
F.2d	- Federal Reporter, Second Series (USA)
F.Supp.	- Federal Supplement (USA)
FMI	- Fundo Monetário Internacional
IATA	- International Air Traffic Association
ICAO	- International Civil Aviation Organization
n.º	- Número
p.	- Página
pp.	- Páginas
ss.	- Seguintes
STJ	- Supremo Tribunal de Justiça
TRL	- Tribunal da Relação de Lisboa
TRP	- Tribunal da Relação do Porto
TRE	- Tribunal da Relação de Évora
UE	- União Europeia
VFR	- Visual Flight Rules

1. Nota Introdutória	1
2. Sistema de Fontes	
2.1. <u>Instrumentos normativos internacionais</u>	4
2.1.1. Sistema de Varsóvia	4
2.1.1.1. Protocolo de Haia de 1955	6
2.1.1.2. Convenção de Guadalajara de 1961	7
2.1.1.3. Protocolo de Guatemala de 1971	8
2.1.1.4. Protocolos de Montreal de 1975	8
2.1.2. Convenção de Montreal de 1999	9
2.2. <u>Da autorregulação: os acordos privados entre companhias aéreas</u>	13
2.2.1. Acordo de Montreal de 1966	13
2.2.2. Acordos de Malta de 1976 e de 1987	14
2.2.3. Os Acordos IATA: <i>ILA</i> (1995) e <i>MLA</i> (1996) <i>Agreements</i>	15
2.3. <u>Fontes comunitárias</u>	16
2.3.1. Diretiva CEE n.º 90/314	16
2.3.2. Regulamento CE n.º 2027/97	17
2.3.3. Regulamento CE n.º 261/2004	18
2.3.4. Regulamento CE n.º 1107/2006	18
3. Do Contrato de transporte aéreo	
3.1. <u>Noção e elementos do contrato</u>	19
3.2. <u>Da natureza jurídica do contrato de transporte aéreo</u>	25
3.3. <u>Classificação do contrato de transporte aéreo</u>	31
3.3.1. Quanto ao objeto transportado	32
3.3.1.1. Transporte aéreo de pessoas	32
3.3.1.2. Transporte aéreo de bagagens	33
3.3.2. Quanto ao espaço jurisdicional	34

3.3.2.1. Transporte aéreo doméstico	34
3.3.2.2. Transporte aéreo internacional	35
3.3.3. Quanto à regularidade	36
3.3.3.1. Transporte aéreo regular	36
3.3.3.2. Transporte aéreo não regular	38
3.3.4. Quanto ao número de transportadores envolvidos: transporte aéreo sucessivo e não sucessivo	39
3.3.5. Quanto ao número de meios transportes envolvidos: transporte aéreo simples e combinado	41

4. Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo

4.1. <u>Enquadramento da responsabilidade civil</u>	42.
4.2. <u>Danos causados por morte ou lesão corporal de passageiros</u>	44
4.2.1. Dos pressupostos da responsabilidade nas Convenções	44
4.2.1.1. Contrato de transporte aéreo internacional em aeronave	45
4.2.1.2. A ocorrência de um acidente	46
4.2.1.3. A bordo de uma aeronave ou durante uma operação de embarque ou de desembarque	48
4.2.1.4. Dos danos: a morte e a lesão física	51
4.2.1.5. Nexo causal	55
4.2.2. Regime de responsabilidade	55
4.2.2.1. Convenção de Varsóvia	56
4.2.2.2. Convenção de Montreal	59
4.2.2.3. Regime comunitário	61
4.3. <u>Indemnização e assistência aos passageiros dos transportes aéreos</u>	63
4.3.1. Regime comunitário	63
4.3.1.1. Recusa de embarque	64
4.3.1.2. Cancelamento do voo	69
4.3.1.3. Atraso considerável do voo	70
4.3.1.4. Colocação em classe diferente da contratada	72
4.3.2. Regimes de Varsóvia e Montreal	73
4.3.3. Dos benefícios frustrados	76

4.4. <u>Regime para a perda, atraso e extravio da bagagem</u>	77
5. Considerações Finais	82
6. Bibliografia	86

1. Nota Introdutória

A história demonstra que o desejo de voar esteve sempre presente na imaginação do Homem. Este pensamento refletiu-se, desde logo, na mitologia grega através da personagem de Ícaro, perdurando nas célebres ilustrações de Leonardo da Vinci, no século XV, até à concretização do sonho no início do século XX.

A controvérsia sobre quem foi o primeiro aviador mantém-se até aos dias de hoje. Quer tenha sido pelas mãos do norte-americano Orville Wright ou do brasileiro Alberto Santos Dumont, o importante é destacar que os seus contributos foram fundamentais ao desenvolvimento da atividade aeronáutica nos termos em que a conhecemos atualmente.

Em Portugal, o primeiro registo de aviação teve lugar a 20 de junho de 1540 quando João de Almeida Torto se lançou da torre da Sé de Viseu, com o objetivo de aterrar no Campo de São Mateus, num engenho por si construído. Esta tentativa viria a malograr culminando na sua morte.

Em 1922, Sacadura Cabral e Gago Coutinho, viriam a ocupar um lugar na história com a primeira travessia aérea do Atlântico, partindo de Lisboa com destino ao Rio de Janeiro.

Entre numerosos outros feitos, o desenvolvimento da aviação cresceu a um ritmo exponencial, impulsionado principalmente pelas duas Grandes Guerras.

A Convenção de Varsóvia ergueu-se como a resposta ao rápido desenvolvimento da atividade aeronáutica, estabelecendo, por um lado, a responsabilidade das transportadoras aéreas e, por outro, limitando o *quantum* indemnizatório a que estariam sujeitas.

A limitação das indemnizações surgiu como solução para a proteção de uma indústria de alto risco que dava os seus primeiros passos. Entendeu-se que o progresso da indústria aeronáutica tinha de ser protegido dos riscos intrínsecos à sua atividade, de forma a fomentar o seu financiamento e exploração, sem que o sufoco, provocado por normas demasiado protetoras dos consumidores, estrangulasse o seu desenvolvimento.

Paulatinamente sentiu-se a necessidade de modificar a Convenção de Varsóvia através de novos Acordos e Protocolos, bem como de regular novos aspetos que se insurgiam nesta área em constante evolução. Tais construções jurídicas viriam a ser enquadradas, posteriormente, num dos mais recentes ramos do direito – o Direito Aéreo.

Vejamos então no que consiste o Direito Aéreo.

Citando JOSÉ DELASCIO, podemos afirmar que se trata do conjunto de normas e princípios de direito público e privado, de cariz nacional e internacional, que regulam as instituições e relações jurídicas dimanadas da circulação aérea, ou modificadas por ela, com referências às pessoas, às coisas e à terra¹.

A matéria sobre a qual nos propomos debruçar é um pequeno fragmento do ramo de Direito Aéreo, constituindo, sem embargo, uma matéria de especial complexidade. Constatando tal facto, reconhecemos a impossibilidade de abordar todos os aspetos jurídicos do tema, reconduzindo-nos tão-só às questões de maior interesse jurídico, tendo em conta as próprias limitações físicas que se impõem para a presente obra.

Nesta senda, dividimos a exposição em três grandes capítulos em que abordaremos, respetivamente, as mais importantes fontes de direito respeitantes ao contrato de transporte aéreo, a natureza jurídica do próprio contrato e, por fim, a responsabilidade do transportador aéreo.

Num primeiro capítulo serão abordados os instrumentos normativos internacionais celebrados entre Estados. Aqui, será dada especial atenção ao Sistema de Varsóvia e à Convenção de Montreal. De seguida, serão analisados os principais acordos privados em matéria de transporte aéreo e, por fim, será feita menção às fontes comunitárias que regulam esta matéria.

No segundo capítulo debruçar-nos-emos, numa primeira fase, sobre a noção de contrato de transporte aéreo e a sua natureza jurídica. Numa segunda fase, estudaremos as várias classificações do contrato de transporte aéreo.

No terceiro capítulo será feita uma digressão sobre os pressupostos para ativar a responsabilidade do transportador aéreo nos termos da Convenção de Varsóvia, da Convenção de Montreal e dos Regulamentos comunitários aplicáveis.

Por fim, ainda neste último capítulo, abordaremos os principais direitos dos passageiros perante os fenómenos inerentes à natureza da atividade aeronáutica. Trata-se, nomeadamente, de saber em que termos poderá o passageiro ser assistido e/ou

¹ Tradução nossa da noção oferecida por JOSÉ DELASCIO, Víctor – *Manual del Derecho de la Aviación*, Editora Grafos, C.A., Caracas, 1959, p. 24.

indemnizado nos casos de atraso e cancelamento de voo, recusa de embarque, bem como nas situações de perda, extravio e atraso na entrega das bagagens.

A presente dissertação tem como intuito dar a conhecer os atuais mecanismos de acionamento da responsabilidade do transportador aéreo através dos diversos regimes aplicáveis, identificando as normas aplicáveis de acordo com a mais recente doutrina e jurisprudência.

Deste modo, é nossa intenção oferecer um humilde contributo para solucionar as questões mais pertinentes que se levantam numa matéria cujo tratamento, a nível da doutrina nacional, é bastante reduzido quando comparado com outros ramos do direito.

2. Sistema de Fontes

A regulação normativa da exploração aérea comercial surgiu não só como um desafio à comunidade jurídica, mas também como um estímulo à sua composição. A transferência geográfica de pessoas e bens através do meio aéreo revelou precocemente a necessidade de um sistema de normas autónomo, não se bastando com a extensão das normas de institutos semelhantes já existentes.

A regulamentação jurídica do contrato de transporte aéreo encontra-se dispersa por diversas fontes de direito que procurámos abordar, no presente capítulo, de acordo com a seguinte subdivisão: i) instrumentos normativos internacionais, em que daremos destaque às principais convenções entre Estados sobre a responsabilidade das transportadoras aéreas; (ii) autorregulação, onde analisaremos as fontes de cariz privatista das quais se destacam os acordos entre companhias aéreas; e por fim (iii) as fontes comunitárias, onde serão enunciadas as mais importantes diretivas e regulamentos sobre a matéria em crise.

2.1. Instrumentos normativos internacionais

2.1.1. Sistema de Varsóvia

Iniciamos por evidenciar que o “Sistema de Varsóvia” é composto pela Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de Outubro de 1929, pelo Protocolo de Haia, em Setembro de 1955, que modifica a Convenção de Varsóvia, pela Convenção Complementar à Convenção de Varsóvia, para a Unificação de Certas Normas Relativas ao Transporte Aéreo Internacional Efetuado Por Pessoas Diferentes do Transportador Contratual, assinada em Guadalajara, em 18 de Setembro de 1961, pelo Protocolo de Guatemala, de 8 de Março de 1971, e pelos Protocolos Adicionais 1, 2, 3 e 4, também eles modificativos da Convenção de Varsóvia.

A Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional – ou simplesmente Convenção de Varsóvia – é o resultado de duas importantes conferências internacionais, a de Paris, realizada a 1925, e a de Varsóvia, realizada em 1929.

A Convenção de Varsóvia entrou em vigor no dia 13 de fevereiro de 1933 tendo sido ratificada, até hoje, por 152 Estados². Portugal ratificou a Convenção através do Decreto-Lei n.º 26706, de 20 de junho de 1936, aderindo à mesma pelo depósito do instrumento de adesão em 20 de março de 1947, através da sua embaixada em Londres³.

Existia um sentimento comum de criação e unificação de um corpo jurídico de normas, de alcance transfronteiriço, apto a disciplinar o contrato de transporte internacional. É possível apontar duas razões que justificam o seu aparecimento: a) a necessidade de criar ordem e uniformidade em matéria de definição e caracterização dos direitos e deveres dos sujeitos contratuais da relação jurídica de transporte aéreo internacional; b) a necessidade de proteger e permitir a consolidação duma indústria de serviços nascente, envolvendo investimentos iniciais consideráveis, e cuja importância, no plano económico-estratégico dos Estados e do seu desenvolvimento, era reputada de crucial⁴. Era, assim, premente a criação de legislação que estabelecesse limites efetivos ao *quantum respondeatur* relativamente à responsabilidade do transportador. Este, no âmbito, da sua atividade estava suscetível ao pagamento de quantias indemnizatórias que poderiam inviabilizar violentamente a sua laboração. A instituição de um regime de limitação impunha-se, de igual forma, no sentido de obliterar a exploração oportunista das companhias seguradoras que reiteradamente vinculavam os operadores aéreos à contratação de apólices milionárias.⁵

A estrutura da Convenção compreende 41 artigos distribuídos por cinco capítulos – objeto e definições; título de transporte; responsabilidade do transportador; disposições relativas aos transportes combinados; e, disposições gerais e finais.

O objeto da Convenção prende-se com a regulação do transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias efetuado por aeronave, aplicando-se também aos transportes gratuitos efetuados por empresa de transportes aéreos. Por forma a apreender o alcance desta definição veja-se, *infra*, o ponto 3.3.2.2. relativamente à definição do conceito de transporte aéreo internacional.

O capítulo segundo refere-se ao título de transporte e contém disposições relativas ao bilhete de passagem e de bagagens, no que concerne ao transporte aéreo de passageiros, e

² http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf (consultado a 07.06.2013).

³ Cfr. Aviso publicado no Diário do Governo 185, 1 Série, de 10/08/1948.

⁴ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 48.

⁵ CALAIM LOURENÇO, Nuno - *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 390.

disposições relativas à documentação exigida para o transporte aéreo de mercadorias, designadamente, a carta de porte aéreo.

O terceiro capítulo consagra o instituto da responsabilidade do transportador num total de 16 artigos. Aqui, a responsabilidade do transportador é qualificada como um regime de *imperatividade mínima* que, por isso, não admite derrogações no sentido de exonerar o transportador da sua responsabilidade ou de vir estabelecer limites inferiores aos fixados na Convenção, sendo nula toda e qualquer cláusula que assim disponha. É, deste modo, consagrado o princípio da *redução ou aproveitamento do negócio jurídico*, nos termos em que a nulidade dessa cláusula não envolve a nulidade do contrato, que continua sujeito às disposições da Convenção – cfr. artigos 22.º n.º1, 23.º e 33º da Convenção de Varsóvia.⁶

O capítulo quarto encerra, num único artigo, as disposições relativas aos transportes combinados⁷ dispondo que as estipulações da Convenção não se aplicam senão ao transporte aéreo desde que obedeçam ao artigo 1.º. Estabelece também uma regra de reciprocidade quanto à não intervenção dos regimes respeitantes aos outros meios de transporte em matéria de transporte aéreo.

Por fim o último capítulo comporta as disposições gerais e finais, de onde ressalta o princípio da inderrogabilidade absoluta quanto às normas de determinação da lei aplicável⁸, bem como a normas de determinação da competência⁹.

2.1.1.1. Protocolo de Haia de 1955

O desenvolvimento tecnológico e a melhoria das condições de vida e de segurança contribuíram em grande parte para o aumento da atividade aeronáutica. Este incremento registado no domínio aéreo suscitou a necessidade de atualização da legislação então vigente. O Protocolo de Haia de 1955 viria a ser o produto desse sentimento de descontentamento.

A 28 de setembro de 1955 é realizada a IV Conferência Internacional de Direito Privado como resultado dos esforços conjuntos da CITEJA¹⁰, da ICAO¹¹ e da IATA¹². Surge,

⁶ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 51.

⁷ Tema desenvolvido no ponto 3.2.5.1.

⁸ Cfr. Artigos 21.º, 22.º n.º 1, 24.º, 25.º n.º 1, 28.º n.º 2 e 29.º n.º 2.

⁹ Cfr. Artigo 28.º n.º 1.

assim, o Protocolo de Haia que, contrariamente ao pretendido por alguns, não resultou na revogação da Convenção de Varsóvia, mas tão-somente na sua modificação.

Das alterações introduzidas, cumpre destacar a simplificação dos documentos de transporte¹³; a desconsideração do erro de pilotagem para efeitos de qualificação como causa de justificação e exclusão da responsabilidade do transportador no transporte de bagagens e de mercadorias¹⁴; o incremento, para o dobro, dos limites indemnizatórios relativos à responsabilidade do transportador¹⁵; a possibilidade de o transportador adotar, no contrato de transporte de carga, cláusulas que exonerem a sua responsabilidade ou que adotem valores inferiores aos estabelecidos na Convenção, quanto à perda ou dano resultante da natureza ou defeito próprio das mercadorias transportadas¹⁶; e o alargamento dos prazos para apresentação da reclamação quer com fundamento em danos verificados na bagagem ou na carga, quer com fundamento em atraso na entrega da bagagem ou na carga – Cfr. artigo XV do Protocolo de Haia.

2.1.1.2. Convenção de Guadalajara de 1961

Conhecida como Convenção Suplementar à Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional Efetuado por Pessoa Diversa do Transportador Contratual, foi assinada em 18 de setembro de 1961 e entrou em vigor no dia 1 de maio de 1964.

¹⁰ *Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens* – criado durante a primeira Conferência Internacional de Direito Privado Aéreo, consistiu numa numerosa série de comités legais, cada um deles encarregue do estudo de um tema particular de Direito Aéreo. Este comité preocupava-se apenas com matérias de Direito Privado Aéreo. A este respeito DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. Ph – *An Introduction to Air Law*, 7ª edição, Kluwer Law International, Holanda, 2001, pp. 6 e 7.

¹¹ *International Civil Aviation Organization* ou Organização Civil da Aviação Internacional é uma organização criada no seguimento da Convenção sobre a aviação civil internacional, assinada em 1947, com o objetivo de desenvolver os princípios e técnicas de navegação aérea internacional e a organização e o progresso dos transportes aéreos, por forma a favorecer a segurança, a eficiência, a economia e o desenvolvimento dos serviços aéreos.

¹² *International Air Traffic Association* ou Associação Internacional do Tráfego Aéreo foi uma organização internacional criada em Haia em 1919 e mais tarde substituída, aquando da realização da Conferência de Havana em 1945, passando a adotar, a ainda atual, denominação *International Air Transport Association*. Esta organização privada aglutina as principais companhias aéreas mundiais e tem como missão liderar, representar e servir a indústria aeronáutica.

¹³ Cfr. artigos III, IV e VII do Protocolo de Haia.

¹⁴ Cfr. artigo X do Protocolo de Haia.

¹⁵ Cfr. artigo XI do Protocolo de Haia.

¹⁶ Cfr. artigo XII do Protocolo de Haia.

A principal alteração trazida por esta Convenção foi a clarificação das posições do transportador contratual e transportador efetivo, submetendo ambos a regras uniformes em matéria de responsabilidade.

2.1.1.3. Protocolo de Guatemala de 1971

O Protocolo de Guatemala, assinado a 8 de março de 1971, introduziu algumas modificações à Convenção de Varsóvia de 1929, modificada pelo Protocolo de Haia de 1955. Das várias inovações trazidas por este Protocolo, cumpre destacar: a admissibilidade de um título coletivo para o transporte de pessoas e bagagem¹⁷; no transporte de pessoas e bagagem o título deixa de ter as funções informativa e constitutiva¹⁸, alteração das regras e dos limites indemnizatórios referentes à responsabilidade civil do transportador¹⁹; o princípio da exclusividade passa a aplicar-se apenas, de forma absoluta e sem desvios, nos casos de responsabilidade fundada seja em dano resultante de destruição, perda ou avaria de mercadorias, seja no atraso da entrega das mesmas²⁰; a competência para conhecer ações sobre responsabilidade civil por dano resultante em morte, lesão corporal, destruição, perda, avaria ou atraso no transporte de passageiros e bagagens foi alargada ao foro sito no território de uma Alta Parte Contratante em cuja área de jurisdição o transportador tenha um estabelecimento, se o passageiro tiver domicílio ou residência permanente no território da mesma Alta Parte Contratante²¹; foi inserida também uma norma com vista à revisão e atualização periódica do valor máximo da sanção indemnizatória aplicável ao transportador aéreo em caso de dano resultante da morte ou da lesão à integridade física do passageiro – cfr. artigo 42.º do Protocolo de Guatemala de 1971.

2.1.1.4. Protocolos de Montreal de 1975

No âmbito da Conferência Internacional de Direito Aéreo Privado, realizada em Montreal a 25 de setembro de 1975, foram aprovados quatro protocolos que ficaram conhecidos como os “Quatro Protocolos Adicionais de Montreal”.

¹⁷ Cfr. n.º 1, do artigo III, e n.º 1, do artigo IV, do Protocolo de Guatemala de 1971.

¹⁸ Cfr. artigo III, IV, VIII e IX do Protocolo de Guatemala de 1971.

¹⁹ Cfr. artigo XVII, XVIII, XX, XXI, XXII, XXIV, XXV, XXV-A, e XXXV-A do Protocolo de Guatemala de 1971.

²⁰ Cfr. artigo XXIV do Protocolo de Guatemala de 1971.

²¹ Cfr. artigo XXVIII.º n.º 2 do Protocolo de Guatemala de 1971.

Os primeiros três tiveram como objetivo converter a unidade de conta utilizada até então pela Convenção de Varsóvia, com as devidas alterações. No seguimento destes protocolos, o sistema de Poincaré foi substituído pela unidade de Direito de Saque Especial (DSE), que corresponde a uma unidade de conta atualizada periodicamente pelo Fundo Monetário Internacional, cujo valor é determinado, nos dias de hoje, pela variação média da taxa de câmbio dos quatro maiores exportadores do mundo – o euro, o iene japonês, a libra esterlina e o dólar americano²².

O quarto protocolo procedeu à modificação substancial do regime de responsabilidade do transportador no transporte internacional de mercadorias, instituindo um regime de responsabilidade objetiva nos casos de destruição, perda ou avaria de mercadorias - cfr. artigo 4.º do Protocolo Adicional n.º 4.²³

Portugal assinou em 1975 os Protocolos Adicionais n.ºs 1, 2,3 e 4, ratificando-os apenas em 1982, mas este considera-se apenas vinculado aos Protocolos Adicionais n.ºs 1, 2 e 4 já que o Protocolo n.º 3, cuja ratificação implicava a aceitação do Protocolo de Guatemala, nunca chegou a entrar em vigor.

2.1.2. Convenção de Montreal

A Convenção de Montreal²⁴ surge em 1999 como uma possível alternativa ao vigente Sistema de Varsóvia, composto pela Convenção de Varsóvia de 1929 e por todos os instrumentos que a modificaram posteriormente. Este Sistema, por se encontrar compartimentado, fragmentado e desatualizado, despoletou a necessidade de criar instrumentos jurídicos de autorregulação privada que dissolvessem as questões jurídicas que se faziam sentir, fruto do constante desenvolvimento e expansão do fenómeno aeronáutico.

²² “ (...)the SDR was redefined as a basket of currencies, today consisting of the euro, japanese yen, pound sterling, and U.S. dollar. The U.S. dollar-equivalent of the SDR is posted daily on the IMF’s website. It is calculated as the sum of specific amounts of the four basket currencies valued in U.S. dollars, on the basis of exchange rates quoted at noon each day in the London market (...)” -

<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm> (consultado em 08.06.2013)

²³ CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 400.

²⁴ Designada formalmente como Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.

A Convenção de Montreal objetivava assegurar um desenvolvimento ordenado das operações de transporte aéreo internacional e um fluxo regular dos passageiros, bagagens e mercadorias, em conformidade com os princípios e objetivos da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional²⁵, celebrada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, só assim seria passível de assegurar uma maior harmonização e codificação de certas normas relativas ao transporte aéreo internacional.

Toda esta produção normativa levou a que a Convenção de Montreal de 1999 não cumprisse com as expectativas de revogação do anterior sistema. Sem embargo, é reconhecido o mérito pela modernização e consolidação da Convenção de Varsóvia e instrumentos conexos, razão pela qual resulta da Convenção de Montreal que em caso de concurso de normas entre os textos normativos de Varsóvia e os textos normativos de Montreal, serão sempre aplicáveis as normas presentes neste último^{26,27}.

Da nova constelação de normas, há a destacar aspetos inovadores como a instituição de um regime de responsabilidade por danos causados em caso de morte e lesão corporal de passageiros com dois níveis, um primeiro que se relaciona com o regime de responsabilidade objetiva do transportador limitada a 113.100 DSE²⁸ e um segundo regime de responsabilidade ilimitada com fundamento em culpa presumida do transportador cujo valor é superior ao do primeiro regime sempre que o dano seja decorrente de acidente no transporte aéreo de pessoas e resulte em morte ou lesão da integridade física do passageiro²⁹.

Note-se também que, em caso de mero perigo de dano não há direito à ressarcibilidade dos danos morais³⁰.

²⁵ Conhecida também pelo nome de Convenção de Chicago, estabeleceu a ICAO, em português Organização da Aviação Civil Internacional, uma agência especializada da Organização das Nações Unidas. A Convenção estabelece definições e regras acerca da utilização do espaço aéreo. Conta, atualmente, com 191 Estados-Membros, sendo que Portugal aprovou para ratificação em 1947, pelo Decreto n.º 36158.

²⁶ Cfr. artigo 55.º da Convenção de Montreal. Há que considerar o facto de a Convenção de Montreal constituir um instrumento dinamizador que foi desenhado por forma a unir e fortalecer o disperso sistema de Varsóvia, procedendo à análise e integração de regulamentação produzida tanto a nível convencional como a nível jurisprudencial comunitário.

²⁷ Cfr. n.º 4, do artigo 22.º, do Protocolo Adicional n.º 1, que modifica a Convenção Para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, aprovado, para ratificação dos Protocolos Adicionais de Montreal ns.º1 a 4, pelo Decreto n.º 96/81, de 24 de julho.

²⁸ Valor este já atualizado em virtude da “*escalator cause*” prevista no artigo 24.º da Convenção de Montreal. Este montante corresponde a sensivelmente € 125000.

²⁹ Cfr. artigos 17.º e 32.º n.º1 da Convenção de Montreal.

³⁰ Cfr. artigo 17.º da Convenção de Montreal.

Foi consagrada a referência expressa à exclusão do pagamento de indemnizações, cujo fundamento não resida nas disposições da convenção, afirmando, neste sentido, que “as transportadoras não podem ser condenadas no pagamento de indemnizações punitivas, exemplares ou outras indemnizações não compensatórias”.³¹

Desconsiderou-se a *função informativa* que era atribuída aos títulos de transporte pela Convenção de Varsóvia de 1929, função essa agora independente da emissão e entrega de tais títulos, considerando-se a sua inobservância como um facto que não afeta a existência ou validade do contrato de transporte, não deixando este de estar sujeito às normas da convenção, designadamente quanto às normas que referem o limite da responsabilidade (desconsideração da função constitutiva).³²

Impôs-se uma revisão quinquenal³³, a realizar pelo depositário, dos limites respeitantes à responsabilidade prevista nos artigos 21.º a 23.º.³⁴

Foi derogado o princípio da exclusividade, através do qual apenas a Convenção poderia determinar as pessoas com legitimidade para agir processualmente nas ações por danos emergentes resultantes do transporte aéreo de passageiros, bagagens e mercadorias, qualquer que seja o seu fundamento.³⁵

Convencionou-se, ainda a possibilidade de o transportador elevar o limite da sua responsabilidade ou até mesmo suprimi-lo.³⁶

A transportadora passou a gozar de liberdade para recusar a celebração de qualquer contrato de transporte, renunciar aos meios de defesa previstos na Convenção ou de estipular quaisquer outras condições, desde que não contrariem as disposições da Convenção.³⁷

Determinou-se a nulidade de qualquer cláusula através da qual a transportadora se exonere da sua responsabilidade ou fixe um limite inferior ao previsto na Convenção de Montreal,

³¹ Cfr. artigo 29.º *in fine* da Convenção de Montreal.

³² Cfr. ns.º 4 e 5, do artigo 3.º e artigos 4.º, 5.º e 9.º da Convenção de Montreal.

³³ Por referência a um coeficiente de inflação correspondente à taxa de inflação acumulada desde a data da revisão anterior ou, no caso de primeira revisão, desde a data de entrada em vigor da Convenção. A taxa de inflação a utilizar para determinação do coeficiente de inflação será determinada com base na média ponderada das taxas anuais de aumento ou redução do Índice dos Preços no Consumidor dos Estados cujas moedas compõem o Direito de Saque Especial mencionado no n.º 1 do artigo 23.º.

³⁴ Cfr. n.º1, do artigo 24.º da Convenção de Montreal.

³⁵ Cfr. artigo 29.º da Convenção de Montreal.

³⁶ Cfr. artigo 25.º da Convenção de Montreal.

³⁷ Cfr. artigo 27.º da Convenção de Montreal.

não obstante declarar que tal nulidade não prejudica a validade das cláusulas remanescentes no contrato, que continuam sujeitas às disposições da Convenção.³⁸

Adotou-se uma jurisdição suplementar e a admissão de uma quinta jurisdição, em adição às já existentes regras de determinação de competência jurisdicional constantes no artigo 33.º n.º1, em que a ação relativa a danos de morte e lesão corporal seja intentada no tribunal de local de residência principal e permanente do passageiro, no momento do acidente, contanto que seja um local a partir ou destino ao qual a transportadora explore serviços de transporte de passageiros, em aeronaves próprias ou em aeronaves de outra transportadora ao abrigo de um contrato comercial, e no qual essa transportadora conduza a sua atividade de transporte aéreo de passageiros em instalações por ela arrendadas ou de que seja proprietária, ou arrendadas ou propriedade de outra transportadora com a qual tenha um acordo comercial³⁹.

Introduziu-se uma compensação remuneratória adiantada – *advance payments* – em caso de acidente do qual resulte a morte ou lesão corporal de passageiros, sempre que tal seja imposto pela legislação nacional, providenciando assim uma disponibilidade económica imediata às pessoas com legitimidade para pedir indemnização – cfr. artigo 28.º da Convenção; a inserção de um novo capítulo dedicado ao transporte aéreo internacional operado em regime de *code share*⁴⁰ e de *wet lease*^{41, 42}.

Inseriu-se a obrigação, por parte dos Estados contraentes, de exigir às transportadoras nacionais um seguro adequado que cubra a sua responsabilidade, nos termos da Convenção.

A Convenção determina de forma imperativa, no seu artigo 47.º, que não são admitidas quaisquer reservas. Não obstante, um Estado contraente poderá, a qualquer momento

³⁸ Cfr. Artigo 26.º e 47.º da Convenção de Montreal.

³⁹ Cfr. n.º 2, artigo 33.º e 46.º da Convenção de Montreal.

⁴⁰ *Codeshare* é um acordo de cooperação através do qual uma companhia aérea transporta passageiros cujos bilhetes tenham sido emitidos por outra companhia. O objetivo é oferecer aos passageiros mais destinos do que uma companhia aérea poderia oferecer se operasse isoladamente.

Ao ser reservado um voo em *codeshare*, o bilhete exhibe o número do voo da companhia aérea pela qual foi feita a reserva, embora uma ou mais frações da viagem sejam feitas em voos de outra companhia aérea, com um número de voo diferente daquele impresso no seu bilhete. Informação oportunamente retirada do endereço: <http://www.emirates.com/br/portuguese/help/faqs/FAQDetails.aspx?faqCategory=193393>, consultado em 23.10.2012.

⁴¹ *Wet lease* é entendido como um contrato celebrado entre duas companhias aéreas, que tem como objeto a locação de uma aeronave, com seguro, acompanhada da respetiva tripulação. Diferencia-se do conceito de *Dry lease* que apenas compreende a locação da aeronave.

⁴² Cfr. artigos 39.º a 48.º da Convenção de Montreal.

através de notificação ao depositário, declarar que a Convenção não se aplica em dois casos: a) ao transporte internacional efetuado e explorado diretamente por esse Estado contraente para fins não comerciais e no âmbito das suas funções e deveres enquanto Estado soberano; b) ao transporte de pessoas, mercadorias e bagagens para as suas autoridades militares em aeronaves registadas ou alugadas por esse Estado contraente, cuja capacidade total seja reservada por ou em nome de tais autoridades.

Cabe, por fim, mencionar que as Altas Partes Contratantes que não sejam membros do FMI poderão declarar, no ato da ratificação, adesão ou posteriormente, que a unidade monetária (DSE) que traduz os limites da responsabilidade do transportador seja convertida numa outra unidade monetária, correspondente a 75.5mg de ouro fino de novecentos milésimos convertíveis, por sua vez, na respetiva moeda nacional desses Estados⁴³.

2.2. Da autorregulação: os acordos privados entre companhias aéreas

Apesar de não comprometer formalmente a unidade do Sistema de Varsóvia, certo é que a subsequente celebração de acordos privados entre as principais companhias aéreas veio a acarretar uma modificação do sistema de responsabilidade civil que originalmente foi estabelecido pela Convenção de Varsóvia, confirmando-se, assim, que os acordos que surgiram na esteira do Acordo de Montreal/CAB, de 1966, sustinham uma grande propensão, no setor do transporte aéreo, para a unificação privada das normas que o regulam⁴⁴.

2.2.1. Acordo de Montreal de 1966

O Acordo Montreal, de 4 de maio de 1966, é um instrumento de natureza privada, na medida em que não foi celebrado ao abrigo das normas da ICAO nem de *ius tractum*.

⁴³ Nesta matéria, de forma mais pormenorizada, vide NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 89.

⁴⁴ CALAIM LOURENÇO, Nuno - *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 409.

São partes neste convénio, por um lado, a IATA, que engloba as principais companhias aéreas mundiais e, por outro, a *Civil Aeronautical Board*⁴⁵ e surge na sequência do repúdio, pelos EUA, dos limites estabelecidos pelo Protocolo de Haia de 1955. Convencionou-se, com base no artigo 22.º, n.º1, *in fine*, a fixação de um limite de responsabilidade mais elevado em relação ao transporte aéreo internacional de pessoas.

Este acordo assume, portanto, um papel derogativo dos fundamentos e limites do regime da responsabilidade do transportador aéreo, por dano morte ou decorrente de lesão corporal do passageiro em resultado de acidente aéreo, estabelecido pela Convenção de Varsóvia de 1929 e posteriormente alterado pelo Protocolo de Haia de 1955, apenas quanto ao transporte efetuado de, para ou com escala em território dos EUA.

2.2.2. Acordos de Malta de 1976 e de 1987

O Acordo de Malta foi assinado por 36 países europeus como forma de reagir contra a desigualdade material resultante da aplicação dos diferentes limites indemnizatórios consagrados, por um lado, pelo sistema Varsóvia/Haia, e, por outro, pelo Acordo de Montreal/CAB de 1966⁴⁶. As Altas Partes Contratantes pretendiam com este acordo incitar as companhias nacionais a assegurar o respeito por uma quantia indemnizatória equivalente à prevista no Protocolo Adicional de Montreal n.º 3, em caso de dano morte ou lesão corporal – 100 mil DSE⁴⁷.

Neste sentido foi determinado entre as partes contratantes que apenas seriam concedidas licenças administrativas para o desenvolvimento da atividade aeronáutica dentro desses Estados às empresas que aceitassem vincular-se aos novos limites compensatórios.

A 1 de abril de 1987, posteriormente à assinatura dos Acordos de Montreal (1966) e de Malta (1976), surge o segundo Acordo de Malta sob a égide da *Association of European Airlines* (AEA). Este novo instrumento viria dar corpo à intenção das companhias aéreas europeias (AEA) elevarem o limite de responsabilidade por dano morte ou lesão à

⁴⁵ Ou CAB, mais tarde extinta e substituída, a 15 de outubro de 1966, pelo *Department of Transportation* – DoT (EUA).

⁴⁶ CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional*, in COSTA GOMES, M. Janeiro - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 410.

⁴⁷ Montante correspondente a sensivelmente € 110000.

integridade física do passageiro resultante de acidente até 100 mil DSE⁴⁸, justificando-se a assinatura com base nas mesmas razões subjacentes aos Acordos de Montreal de 1966 e de Malta de 1976.

2.2.3. Os Acordos IATA: *IIA* (1995) e *MIA* (1996) *Agreements*

Estes acordos, de cariz privatista, foram desenvolvidos no seio da IATA, uma associação especializada no sector da aviação comercial que congrega a grande maioria das transportadoras aéreas a nível mundial, que desenvolvam uma atividade aérea comercial.

No que diz respeito ao IIA – ou IATA *Intercarrier Agreement on Passenger Liability* – o compromisso, celebrado em Kuala Lumpur, a 31 de outubro de 1995, foca duas questões centrais: uma primeira, dizendo respeito aos danos de morte e lesão corporal, a necessidade de se abandonar o regime de responsabilidade limitada com base no princípio da culpa presumida do transportador sendo instituído um novo sistema de responsabilidade “ilimitada”, através do qual se reserva à lei do domicílio da vítima a competência para o reconhecimento e atribuição do respetivo direito de compensação; uma segunda, onde é reservado o direito de defesa por parte do transportador ao abrigo da cláusula exoneratória prevista no artigo 20.º da Convenção de Varsóvia.

O MIA ou *Agreement on Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement* é, como a sua designação indica, um acordo através do qual as companhias aéreas signatárias se comprometem a adotar as medidas constantes no IIA mediante a inclusão das mesmas nos seus contratos de transporte.

Assim, em termos objetivos, os Acordos IATA, derrogam o regime constante na Convenção de Varsóvia relativamente ao tipo de responsabilidade descrito. Em termos subjetivos, os Acordos IATA têm como suporte jurídico a própria adesão voluntária das companhias aéreas signatárias, passando, nessa medida, a incorporar as condições gerais de transporte destas.

O facto de as companhias aéreas subscreverem ambos os acordos IATA desvincula-as do Acordo de Montreal de 1966, aplicável às rotas de, para ou com escala nos EUA. Nesse sentido, as companhias aéreas que desejem aderir aos IIA/MIA deverão proceder ao

⁴⁸ Montante correspondente a sensivelmente € 110000.

depósito junto da IATA os devidos instrumentos assinados, bem como notificar o *Department of Transportation* (DoT) do Governo dos EUA.

2.3. Fontes comunitárias

2.3.1. Diretiva CEE n.º 90/314

O papel das agências de viagens e de turismo foi preponderante no incremento da atividade no sector dos transportes, designadamente, no transporte aéreo. Nos primeiros tempos, as agências limitavam-se a fazer a ligação do cliente aos prestadores de serviços de transporte ou alojamento, no entanto, esse papel tornou-se mais complexo.

Numa primeira fase, as agências começaram progressivamente a retirar a iniciativa ao cliente, aconselhando os prestadores de serviços, planificando as viagens e dirigindo-as ao universo potencial de clientes, onde a individualidade de cada um aparece dissipada, cabendo a iniciativa à agência.

Numa segunda fase, o cliente tornou as operações das agências ainda mais complexas, requerendo a organização de viagens com paragens em diversos destinos, articulada com variados meios de transporte e com alojamento em cada uma das paragens. Tal evolução, na complexidade da atividade das agências de viagens, permite explicar as dificuldades sentidas pela doutrina e jurisprudência na qualificação jurídica dos contratos celebrados pela agência.

O regime jurídico aplicável ao contrato de viagem organizada teve por base o produto de duas fontes de direito, a primeira é a Diretiva do Conselho Europeu 90/314/CE, a segunda é a jurisprudência do Tribunal de Justiça, com base na qual aquela foi construída.

Esta diretiva, que conta já com mais de duas décadas, tinha como principal objetivo a harmonização das legislações dos Estados Membros no que respeita a viagens, férias e a circuitos organizados, vendidos ou propostos no território da Comunidade, com o intuito de remover entraves à livre prestação de serviços e evitar distorções de concorrência entre operadores estabelecidos nos diferentes Estados Membros. Deste modo, pretendia assegurar-se uma política comum, garantindo a segurança dos consumidores de forma

equitativa quando comparada aos restantes Estados Membros, na aquisição de viagens organizadas.

Através desta estrutura normativa passaram a existir regras próprias em torno do exercício da atividade dos operadores turísticos dentro da Comunidade Europeia, mormente quanto à responsabilidade destes perante os consumidores na aquisição de viagens organizadas com especial intuito protetivo do consumidor.

Esta diretiva foi transposta pelo Decreto-Lei n.º 198/93⁴⁹, porém, tal diploma encontra-se hoje revogado pelo Decreto-Lei n.º 61/2011 que atualizou e deu corpo ao novo regime. Apesar de esta temática suscitar grande interesse, não será abordada na presente investigação para não extravasar o tema proposto.

Destarte, releva-se, em última análise, que apesar dos avanços e recuos na evolução da legislação no âmbito deste regime, o consumidor viu, na maioria das intervenções feitas pelo legislador, os seus direitos, gradualmente, beneficiarem de um incremento protecional.

2.3.2. Regulamento CE n.º 2027/97

O objeto deste regulamento centra-se na regulamentação, por um lado, da responsabilidade civil no transporte aéreo por danos causados a passageiros advindos de acidente ou atraso e, por outro, da responsabilidade civil do transportador aéreo por danos provenientes de avaria, perda ou destruição da bagagem, quer em voos internacionais quer em voos domésticos.

O Regulamento CE n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de Outubro de 1997, tinha a sua aplicação restringida apenas às transportadoras comunitárias, no entanto, após a sua alteração pelo Regulamento CE n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002, passou a estender a aplicação do seu regime ao transporte aéreo de um Estado-Membro, independentemente do estatuto pessoal do transportador.

⁴⁹ Revogado pelo Decreto-Lei n.º 209/97 de 13 de Agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 12/99 de 11 de janeiro, Alterado pelo Decreto-Lei n.º 263/2007 de 20 de julho. Mais tarde o Decreto-lei n.º 209/97 de 13 de agosto é revogado pelo Decreto-Lei n.º 61/2011 de 6 de maio (surgindo no seguimento da transposição da Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, transposta pelo Decreto-lei n.º 92/2010 de 26 de julho), que por sua vez é alterado pelo Decreto-Lei n.º 199/2012, de 24 de Agosto, atualmente em vigor.

2.3.3. Regulamento CE n.º 261/2004

Este diploma legal veio revogar o Regulamento CEE n.º 295/91 do Conselho, de 4 de fevereiro, que versava sobre matéria relativa ao *overbooking* – ou recusa de embarque por motivos de voo sobrerreservado. Instituiu não só novas regras relativamente à recusa de embarque, como ampliou ainda o seu objeto passando a regular também situações de cancelamento ou atraso considerável de voos e a possibilidade de colocar o passageiro em classe inferior à contratada⁵⁰.

A necessidade de regulamentação destes fenómenos teve por base o facto da sua prática se ter tornado bastante comum dentro da atividade de transporte aéreo, em detrimento dos direitos dos passageiros.

A IATA e a ELFAA (European Law Fares Airline Association) teceram duras críticas a este regulamento, designadamente quanto ao montante das sanções impostas em caso de atraso e cancelamento dos voos e quanto ao facto de não serem assegurados mecanismos de defesa sempre que o facto seja imputável a circunstâncias fora do controlo do transportador. Várias questões, incluindo as supra mencionadas, foram submetidas à apreciação do Tribunal de Justiça da Comunidade Europeia pelo *High Court of Justice (England & Wales)* e *Queen's Bench Division (Administrative Court)* onde foram postas em causa a validade do disposto nos artigos 5º, 6º e 7º do Regulamento em análise. O tribunal concluiu, todavia, pela conformidade das normas com o regime da Convenção de Montreal⁵¹.

2.3.4. Regulamento CE n.º 1107/2006

O Regulamento CE n.º 1107/2006, de 5 de Julho, do Parlamento Europeu e do Conselho regula a matéria relativa aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo. Este tem em vista, em homenagem aos princípios da igualdade e da não discriminação, assegurar que as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida por deficiência, idade ou qualquer outro fator tenham

⁵⁰ Fenómeno internacionalmente conhecido por *Downgrading*.

⁵¹ Cfr. Acórdão visualizado em <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62004j0344:PT:HTML>, (consultado no dia 12.11.2012).

oportunidades de acesso ao transporte aéreo comparáveis às dos outros cidadãos. Assim, de forma a alcançar tais premissas, são impostas, quer aos transportadores quer aos aeroportos, medidas que se coadunem com as necessidades das pessoas pertencentes às categorias acima mencionadas de modo a permitir que estas possam usufruir dos serviços aéreos comerciais de passageiros com partida, destino ou trânsito num aeroporto situado no território de um Estado-Membro da União Europeia.

3. Do Contrato de Transporte Aéreo

3.1. Noção e elementos do contrato

O contrato de transporte aéreo 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 aeronave⁵².⁵³

Apesar de não estar expressamente qualificado na lei portuguesa, o contrato de transporte aéreo pertence à vasta categoria dos contratos de prestação de serviços⁵⁴.⁵⁵

Não obstante o objeto do contrato de transporte aéreo se reconduzir ao de um contrato típico de prestação de serviços, entendemos que poderá ser considerado como um contrato misto. Basta considerar o facto de, por vezes, o passageiro associar ao transporte da sua pessoa, o transporte de bagagem de porão. Tal facto, apesar de não configurar um elemento que *per se* suprima a prestação do serviço de transporte, que é autónoma, concorre com a prestação principal, banhando-se num regime autónomo.

⁵² Neste sentido, veja-se TAPIA SALINAS, Luis - *Derecho Aeronáutico*, 2ª edição, Bosch, Barcelona, 1993, p. 413, que define contrato de transporte aéreo como “aquele mediante el cual, una persona denominada transportista conviene con otra que llamaremos usuario, en el traslado de un lugar a otro en una aeronave y por vía aérea de una determinada persona o cosa arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas as partes”.

⁵³ Noutro sentido, excluindo o elemento “aeronave” do conceito, NEVES ALMEIDA define o contrato de transporte aéreo como “o acordo em que convergem duas vontades opostas mas harmonizáveis celebrado entre aquele que pretende fazer conduzir a sua pessoa ou de terceiro, ou coisa certa, de um lugar para o outro utilizando a via aérea e aquele que, de forma onerosa ou gratuita, aceita encarregar-se dessa condução”, veja-se NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 21.

⁵⁴ A este respeito veja-se FERREIRA DE ALMEIDA, Carlos – *Contratos II*, 2.º edição, Almedina, Coimbra, 2011, p. 164. O autor refere ainda que, diferentemente, na doutrina alemã, o contrato de transporte é considerado com um subtipo do contrato de empreitada, citando CANARIS, C.-W. *Handelsrecht*, 24ª ed., Munique, 2006.

⁵⁵ CASTELLO-BRANCO BASTOS, pronuncia-se acerca deste tema afirmando que “*tendo como causa, hoc sensu, o cumprimento de um particular escopo socio-económico, ele [o contrato de transporte aéreo], na verdade, será uma species da prestação de serviços (cfr. artigo 1154.º e ss Do Código Civil) – da locatio operis faciendi, por contraposição às demais categorias pandectísticas da locatio rei e da locatio*”, vide CASTELLO-BRANCO BASTOS, Nuno Manuel - *Direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2004, p. 54.

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 e o contrato de depósito.

De facto, a entrega, pelo passageiro, de bagagens de porão, a cargo da transportadora aérea, que tem lugar, em regra, no momento do *check-in*⁵⁶, configura um verdadeiro contrato de depósito. O transportador aéreo obriga-se a guardar e restituir uma coisa móvel que, para o efeito, lhe é entregue pelo depositante – *in casu* o passageiro.⁵⁷

Há autores para quem o objeto do contrato se centra na prestação de um serviço específico⁵⁸ relacionado com a deslocação geográfica, de pessoas ou coisas, através da via aérea. Também assim o entendemos mas não com a exclusividade centrada na prestação de transporte, pois admitimos 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 (máscaras de oxigénio e coletes de salvação), 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; e, por fim, uma prestação de serviços de *catering*⁵⁹.

Como sujeitos do contrato de transporte aéreo temos o transportador, que se obriga a deslocar pessoas e/ou coisas de um local para outro, e a contraparte que, no transporte de

⁵⁶ A bagagem de porão é entregue, em regra, a cargo da transportadora no momento do *check in*. Caso a bagagem de porão assumia dimensões ou formas irregulares poderá ter de ser entregue em balcão próprio para o efeito.

⁵⁷ FERREIRA DE ALMEIDA, Carlos – *Contratos II*, 2.º edição, Almedina, Coimbra, 2011, p. 168.

⁵⁸ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 21, 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 ou objetos; e (b) a especificidade do meio usado nessa condução ou deslocação.

⁵⁹ Aqui, cumpre evidenciar que não releva se esta prestação de *catering* é a título oneroso ou gratuito. Não nos parece aceitável, tendo em conta a prática corrente, que não exista este tipo de serviços ainda que a título oneroso. Mais, parece-nos razoável que caso não exista um serviço de *catering* o transportador aéreo tem o dever de comunicar ao passageiro previamente à compra do bilhete, facto que admitimos ser usual nos voos de curta duração em que entre a descolagem e aterragem não há tempo para prestar tal serviço. Questão diversa será a prestação de *catering* não poder ser cumprida por motivos de segurança – p.e. caso exista turbulência.

pessoas, coincide geralmente com o beneficiário do serviço (o passageiro) – “*usuario*”⁶⁰ ou “*viajante*”⁶¹. Caso não coincida com o destinatário, entende-se que o contrato é celebrado a favor de terceiro⁶².

No transporte de coisas, a contraparte identifica-se com o expedidor⁶³.

Todavia, poderão surgir situações em intervêm outros sujeitos, como se poderá verificar na venda de viagens por operadores turísticos.

Pergunta-se então qual é a natureza jurídica deste tipo de contratos?

Há que atender ao caso concreto pois poderá englobar um ou mais contratos⁶⁴ – i.e. prestação de serviços, transporte, mandato – em todo o caso, convém clarificar que o operador turístico apresenta-se sempre como um intermediário entre os prestadores de serviços e o cliente⁶⁵, não como um sujeito no contrato de transporte ou alojamento. Neste sentido, NEVES ALMEIDA entende que o operador turístico assume a posição de promissário e que o consumidor se apresenta como um terceiro, configurando-se assim um típico contrato a favor de terceiro em que o promitente (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 passageiro (consumidor) e transportador aéreo⁶⁶.

Continuando a análise, estudemos agora um outro elemento essencial designado “**via aérea**”, e que pela sua importância integra a definição de contrato de transporte aéreo.

⁶⁰ A este respeito, DIEGO L. LOZANO ROMERAL, entende que “*se puede definir a los usuarios del transporte aéreo como aquellas personas, físicas o jurídicas, que siendo parte en contratos de transporte aéreo, utilizan los servicios de transportistas aéreos para la realización en su interés de servicio de transporte aéreo, sea de personas, correo o carga, tengan o no carácter regular, y sean nacionales o internacionales*”. Veja-se MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Adolfo – *Régimen Jurídico Del Transporte Aéreo*, Editorial Aranzadi S.A., Navarra, 2005, p. 293.

⁶¹ Denominação adotada em NETO, Abílio - *Código Comercial Código das Sociedades Legislação Complementar Anotados*, 12ª edição, Ediforum, Lisboa, 2002, p.226.

⁶² Na mesma linha de pensamento veja-se CASTELLO-BRANCO BASTOS, Nuno Manuel - *Direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2004, p. 57 e ss.

⁶³ Neste sentido veja-se FERREIRA DE ALMEIDA, Carlos - *Contratos II*, 2.ª edição, Almedina, Coimbra, 2011, p. 164 e ss.

⁶⁴ 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. Só se representarem uma parte significativa da viagem) – assim entende FERREIRA DE ALMEIDA, Carlos - *Contratos II - Contratos de Troca*, Almedina, Coimbra, 2007, p. 168.

⁶⁵ MIRANDA, Miguel - *O contrato de Viagem Organizada*, Almedina, Coimbra, 2000, p. 32 e ss.

⁶⁶ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 136 e ss.

Na alínea ii), do Capítulo I, do Anexo 2 “Regras do ar”, da *Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional*, a definição de “*Corredor aéreo*”⁶⁷ – denominado por nós como *via aérea* - aparece de forma um pouco vaga, sem que se defina bem o seu objeto. De seguida, explanar-se-á de forma mais profunda o conceito, almejando concretizar a sua abrangência física.

Recorrendo ao disposto no Regulamento de Execução UE n.º 923/2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea, é possível retirar do seu conteúdo, nomeadamente do SERA.5005 Regras de voo visual dos ns.º 1 e 2, da alínea f), que exceto se necessário para descolagem ou aterragem, ou com a autorização da autoridade competente, não devem ser realizados voos VFR⁶⁸: 1) sobre áreas densamente povoadas de cidades, vilas ou aglomerações ou concentrações de pessoas ao ar livre a uma altura inferior a 300 metros acima do obstáculo mais elevado localizado num raio de 600 metros da aeronave; 2) noutros locais não especificados na subalínea i), a uma altura inferior a 150 metros acima do solo ou da água ou a 150 metros acima do obstáculo mais elevado localizado num raio de 150 metros da aeronave.

Da análise do articulado conclui-se então que não existe, para a via aérea, uma altitude inferior limítrofe fixa, no entanto, em determinadas circunstâncias poderá uma aeronave circular a 150 metros da superfície terrestre.

Definido o limite mínimo passemos agora à definição do limite máximo.

Várias teorias têm sido desenvolvidas para tentar definir uma solução para este problema, não só pela doutrina do Direito Aéreo, mas também pelos especialistas em Direito Espacial. Relembremos que a importância desta definição acarreta a responsabilidade de aplicação de regimes de responsabilidade diferentes consoante se considere estar perante uma situação ou outra. Com base em conhecimentos científicos ou tecnológicos podemos enumerar seis possíveis critérios:⁶⁹

- a) A teoria do teto aeronáutico, que assenta no pressuposto de a altitude máxima para uma aeronave voar ser 80 quilómetros acima da superfície terrestre e de a altitude mínima para o desenvolvimento de atividades espaciais ser 120 quilómetros

⁶⁷ “região de controlo ou porção de uma região de controlo estabelecida em forma de corredor”.

⁶⁸ *Visual Flight Rules* ou regras de voo visual

⁶⁹ Para maior desenvolvimento das teorias que se passam a identificar *vide* DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. Ph, KOPAL, V. – *An Introduction to Space Law*, 3ª edição, Wolters Kluwer, Holanda, 2008, p. 17 e ss.

acima da mesma. Sem embargo, pode ser argumentado que tais limites de altitude são apenas o resultado dos avanços tecnológicos até à data e, portanto, sujeita a alteração por via do progresso científico;

b) A Teoria da *Linha de Von Karman* que assenta nas características de aerodinâmica dos instrumentos de voo. Este método sugere uma linha na qual se pensa ser o limite teórico do voo aerodinâmico numa altitude em que a sustentação aerodinâmica é ultrapassada pela pressão ascensional. Supunha-se que esta linha se situava nos 100 quilómetros acima da superfície terrestre, no entanto, também esta altitude está sujeita ao progresso tecnológico;

c) Delimitação a ser demarcada pelo perigeu mínimo de um satélite em órbita que se estima situar a cerca de 160 quilómetros da crosta terrestre;

d) Delimitação com base nos efeitos gravitacionais da Terra. Tal delimitação carece de estabilidade pois a força gravitacional seria a 327.000 quilómetros na direcção da lua mas 187000 quilómetros na direcção do Sol. Não esquecendo o facto de que o efeito gravitacional depende da velocidade do objeto espacial;

e) Delimitação baseada no controlo efetivo. Os críticos desta teoria afirmam que apenas beneficiaria os Estados mais ricos e poderosos violando o 2.º parágrafo do artigo 1.º da Carta das Nações Unidas quanto à igualdade entre os Estados;

f) Delimitação baseada na divisão do Espaço em zonas ou camadas, com regiões entre elas – chamado mesoespaço. A Teoria do Mesoespaço implica que o Espaço Sideral tenha início a 240 quilómetros da acima do nível do mar, enquanto o Direito Aéreo se estenderia até 150 quilómetros. Na zona intermédia seriam aplicáveis todas as normas internacionalmente reconhecidas. Contra esta teoria seria arguível que o mesoespaço poderia conduzir a interpretações conflitantes, especialmente na esfera dos direitos recíprocos.

A par desta categoria onde são aceites várias teorias, umas com maior aplauso que outras, existem ainda outras duas categorias, a delimitação por convenção⁷⁰ e a demarcação

⁷⁰ Neste sentido a ICAO ainda não se pronunciou sobre a questão mas não coloca de parte a hipótese de se debruçar sobre o assunto num momento futuro se um Estado Membro o requerer formalmente.

baseada numa aproximação funcional⁷¹, categorias que não abordaremos para não extravasar o tema central.

A premente falta de consenso confronta-se com a própria urgência de uma solução para o problema. Assim, tendo em conta as diversas teorias existentes e a tecnologia utilizada nos dias de hoje, a solução que entendemos ser a mais equitativa e salvo melhor opinião, seria fixar o limite a 100 quilómetros da superfície terrestre, pelo menos até que exista um maior consenso para a aplicação de outro critério ou até que os avanços tecnológicos assim o ditem.⁷²

Acoplando os elementos reunidos sobre esta matéria, é possível admitir que a via aérea se traduz no corredor aéreo onde circulam as aeronaves, cujo limite mínimo de voo se situa a 150 metros acima da superfície terrestre e o limite máximo se encontra a 100 quilómetros da superfície terrestre.

Como elemento fundamental da noção de contrato de transporte aéreo, o conceito de aeronave merece também a nossa atenção⁷³. O artigo 1.º do Regulamento de Navegação Aérea, aprovado pelo Decreto 20.062, de 13 de Julho de 1931, definiu aeronave como “qualquer aparelho que possa estar ou navegar no ar, considerando-se como tal os balões cativos ou livres, papagaios, dirigíveis, aviões e hidroaviões”⁷⁴. Mais tarde, na Convenção de Chicago, sentiu-se também a necessidade de definir o conceito de aeronave – “aircraft” – do qual resultou “*Any machine that can derive support in the atmosphere from reactions of the air other than the reactions of the air against the earth’s surface*”⁷⁵.⁷⁶ Esta definição foi mais tarde acolhida entre nós pelo Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de Maio, que regula a construção,

⁷¹ Dentro desta categoria ao invés de se analisar o problema do ponto de vista científico ou tecnológico propõe-se que se faça a separação entre as atividades aeronáuticas e astronáuticas.

⁷² No mesmo sentido DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. Ph, KOPAL, V. – *An Introduction to Space Law*, 3ª edição, Wolters Kluwer, Holanda, 2008, pp.19 e ss.

O confronto aceso entre as teorias baseadas na ciência e as teorias fundadas no funcionalismo é a principal razão pela qual não se chega a um consenso.

⁷³ Sobre esta temática vide CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional* in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 434.

⁷⁴ A mesma definição foi utilizada no Decreto-Lei n.º 321/89, de 25 de Setembro, sobre a responsabilidade do transportador, do proprietário e do explorador de aeronaves, no seu artigo 2.º alínea a).

⁷⁵ Cfr. Convenção de Chicago, Anexo 7, capítulo 1º.

⁷⁶ Duas decisões foram proferidas no sentido de incluir também os helicópteros neste conceito: *Orent v. Sabena* 8 Avi. 17273 (D.C. N.Y. 1962); *Lambert c. Guiron* 1963 TGA 185 (C.A. Paris, 7 June 1962), 1966 RGAE 377 (Cass. 1966).

Ainda a este respeito, a Inglaterra aprovou legislação especial de forma a incluir na definição de aeronave os hovercrafts: *Hovercraft Act*, 1968 (1968 C.59) and the *Hovercraft Order of 1971* (A.I. 1971//7201) (passageiros e bagagens nos *hovercrafts* estão cobertos pelo regime da Convenção de Varsóvia e as mercadorias ficam vinculadas ao regime “*Carriage of Goods by Sea Act, 1924*”).

certificação e exploração dos aeródromos⁷⁷, dispondo a alínea d), do artigo 2.º, que se entende por aeronave “*qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reações do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre*”.

Distinguem-se ainda as aeronaves do Estado - em serviço militar, aduaneiro ou policial – das aeronaves civis, que poderão estar destinadas a uso público ou privado. A Convenção de Chicago estipulou neste sentido no seu artigo 3.º que o seu regime apenas se aplica às aeronaves civis e não às aeronaves do Estado, sendo que estas, quando pertencentes a um Estado contratante, não poderão sobrevoar o território de outro Estado ou aí aterrar sem autorização outorgada por acordo especial ou por qualquer outro meio, devendo aquelas aeronaves, uma vez concedida a autorização, cingir-se às condições estipuladas⁷⁸.

Dada a evolução da tecnologia e dos próprios conceitos, o Professor DIEDERIKS-VERSCHOOR propõe quatro emendas ao artigo 3.º da Convenção de Chicago no sentido de atualizar e clarificar a matéria referente às aeronaves do Estado: “*1. To further define the three categories designated as ‘state aircraft’ in Article 3(b); 2. To insert rules governing public health aircraft; 3. To create rules for aircraft carrying Heads of State (here, one could imagine a situation in which a Head of State uses a civil or a chartered aircraft: What would be the consequences for the legal status of the aircraft?); 4. To avoid introducing a general definition of the term ‘state aircraft’, because it is impracticable to incorporate all the divergent elements in a satisfactory formula*”⁷⁹.

3.2 Da natureza jurídica do contrato de transporte aéreo

A respeito da formação do contrato de transporte aéreo, podemos afirmar que é um contrato consensual, que não obedece a forma escrita. Para que se dê a constituição da relação jurídica de transporte não é necessária uma forma especial.

⁷⁷ Alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de Maio, e republicado em anexo a este.

⁷⁸ Cfr. artigo 3.º a), b) e c) da Convenção de Chicago sobre aviação Civil Internacional. Acrescente-se ainda que dada a definição adotada ficarão de fora do conceito, a título exemplificativo, planadores, dirigíveis e *hovercrafts*.

⁷⁹ DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. Ph – *An Introduction to Air Law*, 7ª edição, Kluwer Law International, Holanda, 2001, p. 34.

No entanto há autores que entendem que, na presença de um contrato de transporte aéreo internacional, sujeito ao Sistema de Varsóvia, dever-se-á concluir pela natureza constitutiva parcial do título de transporte, que dá corpo e evidencia o contrato de transporte⁸⁰.

Salvo o devido respeito, assim não o entendemos, porquanto é evidente a natureza consensual do contrato de transporte aéreo, bastando a simples manifestação da vontade das partes para que o contrato se torne perfeito. A exigência de um adequado título de transporte não é determinante da existência ou não do contrato como, inequivocamente, resulta da Convenção de Varsóvia⁸¹.

Alíás, o bilhete como título de transporte tem assumido características que se afastam da possibilidade de entendê-lo como título constitutivo. O crescimento da atividade comercial de transporte aéreo e o constante desenvolvimento da tecnologia assim o ditaram.

Para tal, Joel R. Goheen ofereceu um contributo decisivo ao arquitetar, em 1994, um sistema de emissão de autorização e validação eletrónica de atividades previamente agendadas tais como reservas de passagens aéreas.⁸²

Por impulso da IATA, a 1 de junho de 2008, a tecnologia inventada por Joel R. Goheen⁸³ foi adotada a 100%, a nível mundial, por todas as companhias aéreas colocando assim uma “lápide” sobre a era do bilhete em papel.

Assim, o título de transporte a que se refere o n.º 2, do artigo 3.º, da Convenção de Montreal, passa a ser aplicado *ex vi* n.º 3 do mesmo artigo, porquanto cessa a emissão de um título de transporte material passando este a ter um domínio eletrónico, não obstante subsistir o dever de a transportadora fornecer ao passageiro informações por escrito sobre o voo.⁸⁴

Significa isto 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

⁸⁰ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 22.

⁸¹ Vide TOMÁS BAGANHA, José – «Overbooking»: Uma Modalidade singular de incumprimento do contrato de transporte aéreo de passageiros in “Revista de Administração Pública de Macau”, n.º 37, Vol. X, 3ª de 1997, p. 827.

⁸² Vide o documento integral respeitante ao registo patente denominado “*Electronic ticketing and reservation system and method*”, por Joel R. Goheen e emitida em 3 de março de 1998, <http://www.google.ca/patents?hl=en&lr=&vid=USPAT5724520&id=RHkjAAAAEBAJ&oi=fnd&printsec=abstract#v=onepage&q&f=false> (consultado em 13.06.2013)

⁸³ Vide http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Pages/stb-concluded.aspx (consultado em 13.06.2013)

⁸⁴ Cfr. n.º 3, do artigo 3.º, da Convenção de Montreal.

mesmas. Após a emissão do bilhete eletrónico é enviada a confirmação do mesmo por email ou por fax, contendo igualmente o código de reserva do voo.⁸⁵

Os bilhetes eletrónicos revolucionaram a indústria do transporte aéreo comercial traduzindo-se em inúmeras vantagens tais como: a impossibilidade de deterioração, esquecimento, roubo ou perda do bilhete físico; a poupança de custos de impressão e envio dos bilhetes; comodidade por dispor de bilhete imediatamente após a compra, não existindo a necessidade de deslocar às agências de viagem ou balcões das transportadoras aéreas para levantar os bilhetes; possibilidade de gerir os voos com menor antecedência; e a exigência mínima de apresentar apenas um documento de identificação para efeitos de embarque, seja o bilhete de identificação nacional ou o passaporte.

Todo este conjunto de fatores contribuíram para que, direta ou indiretamente, se verificasse uma diminuição do preço dos bilhetes atenta a supressão dos custos inerentes ao bilhete de papel^{86, 87}.

Assim, e considerando o *supra* exposto, o bilhete não poderá assumir a característica de título constitutivo, ainda que parcial⁸⁸.

Tratando-se de contrato de transporte aéreo de mercadorias, a sua natureza é real, na medida em que, tanto no Sistema de Varsóvia como na Convenção de Montreal, se requer, além das declarações de vontade das partes expressas com a emissão e assinatura da carta de porte, a prática do ato material de entrega do objeto a transportar, sendo tal requisito constitutivo e não um mero exercício do cumprimento do negócio.

À luz da noção de contrato de transporte aéreo adotada retira-se, assim, que a característica da onerosidade não é, geralmente, um elemento essencial do contrato de transporte aéreo,

⁸⁵ Informação acessível em <http://www.tapvictoria.com/pt/Quicklinks/TemDuvidas/BilheteElectronico/> (consultado em 15.06.2013)

⁸⁶ Estima-se que os bilhetes eletrónicos permitiram poupar à indústria transportadora cerca de 2.2 mil milhões de euros por ano em emissão e impressão de bilhetes de papel *vide* http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Pages/stb-concluded.aspx (consultado a 17.06.2013)

⁸⁷ Para mais informações acerca do bilhete eletrónico *vide* <http://www.iatatravelcentre.com/iata-travellers-faq.htm> (consultado em 15.06.2013)

⁸⁸ Para mais desenvolvimento sobre a natureza consensual e real dos contratos *vide* Carvalho Fernandes, Luís A. – *Teoria Geral do Direito Civil*, vol. II, 4.ª edição, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2010, pp. 68 e ss.

contudo, está presente, pela sua natureza, quando se entenda que o contrato de transporte aéreo é comercial⁸⁹.

Quando podemos então afirmar que o contrato de transporte aéreo tem natureza comercial?

Não existe uma referência expressa a este tipo de contrato no Código Comercial Português. No entanto, o seu artigo 366.º⁹⁰ considera ter natureza comercial ou mercantil o contrato de transporte por terra, canais ou rios “*quando os condutores tiverem constituído empresa ou companhia regular e permanente*”. Recorrendo à interpretação teleológica⁹¹, é possível afirmar que a *ratio legis* prosseguida pelo legislador neste preceito era abarcar todos os meios de transporte que, à data, detinham a capacidade e habilidade de transportar pessoas ou mercadorias. Assim, considera-se ter natureza comercial ou mercantil o contrato de transporte aéreo sempre que os transportadores tiverem, para tal, constituído empresa ou companhia regular e permanente. Por outro lado, quando não seja preenchido este conceito, estaremos perante um contrato de transporte aéreo civil cuja onerosidade já não constitui elemento essencial, podendo então ser um contrato gratuito – Cfr. artigo 1154.º do Código Civil.

Coloca-se ainda a questão de configurar a possibilidade de uma empresa, nos termos das convenções *supra* mencionadas, celebrar um contrato de transporte aéreo gratuito – e sendo assim, de natureza civil – ficando sujeito aos seus respetivos regimes, contando que estão verificados os demais requisitos de aplicabilidade das mesmas.⁹²

Outra questão que se coloca, decorrente da distinção *supra* abordada, é a de identificar, nesta figura contratual, a presença ou não de um sinalagma – vínculo de prestação e contraprestação. Se o contrato é oneroso, pressupõe-se à partida a existência de uma contrapartida que se identifica como uma compensação pecuniária paga pelo transportado

⁸⁹ Entendimento resultante dos anexos 6 a 17 da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional que definiu como “*comercial air transport operation (...) an operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire.*”

⁹⁰ Este artigo, que tem como título “natureza comercial do transporte” sofreu uma alteração pelo artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de outubro, que revogou os artigos 366.º a 393.º, mas apenas na parte em que se aplicavam ao contrato de transporte rodoviário de mercadorias.

⁹¹ Sobre os elementos de interpretação das normas *vide* REBELO DE SOUSA, Marcelo, GALVÃO, Sofia – *Introdução ao Estudo do Direito*, 5.ª edição, Lex, Lisboa, 2000, p. 59 e ss.

⁹² A respeito da problemática que se coloca quanto à natureza onerosa/gratuita do contrato em análise veja-se NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 23.

ou pelo terceiro⁹³, pela prestação de serviço a efetuar pelo transportador. Por outro lado, perante um contrato gratuito, dificilmente se reconheceria a presença dum sinalagma visto não existir uma retribuição ligada à prestação a efetuar por uma das partes.

É assim de afastar a configuração do contrato de transporte aéreo gratuito como sinalagmático?

A existência no conteúdo do negócio de um especial vínculo entre prestações e contraprestações das partes, entre as atribuições patrimoniais implicadas pelo negócio, designa-se sinalagma⁹⁴. Assim, perante um contrato de transporte aéreo em que a complexidade do mesmo leva a que os direitos e deveres entre as partes não se circunscrevam à simples execução do transporte contra o pagamento do preço ou do frete, contrapartida esta devida nos casos em que aquele seja oneroso, o facto de existirem, geralmente, uma série de obrigações secundárias, e não simplesmente acessórias, que decorrem quer da especificidade do transporte, quer da sua execução continuada ou duradoura, permite, no entender de NEVES ALMEIDA, ir além da mera caracterização do contrato de transporte gratuito como *contrato bilateral ou sinalagmático imperfeito*⁹⁵.

Tal entender extrai-se do facto de, apesar de se tratar de um transporte gratuito, ser exigível ao beneficiário do transporte aéreo, nomeadamente, o dever de observar o horário de partida do voo, previsto no bilhete de passagem, de se apresentar com a devida antecedência ao embarque, de forma a não atrasar o transporte, podendo inclusivamente o transportador recusar o transporte caso este dever não seja cumprido; o dever de observar normas de segurança subjacente à execução do transporte aéreo; ser portador de toda a documentação requerida incluindo vacinas sanitárias, vistos, bilhete de identificação, etc. Estando, na sua maioria, estes deveres secundários previstos na lei, são abrangidos pelo sinalagma, permitindo ao credor invocar a exceção de incumprimento do contrato ou decidir-se pela resolução deste em caso de não cumprimento⁹⁶. Assim, conclui este autor pela natureza sinalagmática do contrato de transporte aéreo ainda que gratuito.

⁹³ No caso de existir um contrato a favor de terceiro.

⁹⁴ PAIS DE VASCONCELOS, Pedro - *Teoria Geral do Direito Civil*, 6ª edição, Almedina, Coimbra, 2010, p. 445.

⁹⁵ Sobre a figura do sinalagma imperfeito *vide* MENEZES CORDEIRO, António – *Tratado de Direito Civil Português, Direito das Obrigações*, vol. II, tomo II, 2ª edição, Almedina, Coimbra, 2010, p. 199; e PESSOA JORGE, Fernando – *Direito das obrigações*, edição da Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, Lisboa, 1966-1967, p. 175.

⁹⁶ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 23.

Tal classificação, não se afigura assertiva no nosso entendimento, pois que os deveres elencados não se tratam de verdadeiros deveres, na aceção jurídica da palavra, mas sim encargos.

Os encargos são condutas, previstas no contrato ou em lei aplicável, que uma das partes deverá adotar com vista à produção de determinado efeito. Todavia a inobservância de tais condutas não originam o direito de pedir a sua execução judicial, nem o direito a indemnização, pela contraparte. As consequências resumem-se na não obtenção do efeito de cuja produção se trate ou na sua obtenção por inteiro⁹⁷.

Os elencados “deveres” são, assim, encargos intrínsecos à natureza do contrato, que o passageiro deverá adotar com vista ao regular cumprimento do contrato pela transportadora aérea. Nesta medida, a observância dos horários estabelecidos, a exigência de documentos específicos e o respeito pelas demais normas de segurança afiguram-se comportamentos inerentes ao normal exercício dos direitos emergentes do contrato e não deveres secundários passíveis de configurar o contrato de transporte aéreo gratuito como sinalagmático.

Em relação à duração do contrato, NEVES ALMEIDA entende não se tratar de uma prestação de execução instantânea, considerando antes uma prestação duradoura com duração efémera⁹⁸. Tal ponderação é justificada pela natureza de algumas das obrigações contratuais que, por vezes, a legislação aplicável impõe ao transportador em matéria de assistência e proteção do passageiro, ou com respeito ao dever de custódia no transporte aéreo da bagagem registada e de mercadorias. Acrescente-se que tal duração compreende, quanto ao transporte do passageiro, o momento a partir do qual este embarca para a aeronave e o momento em que, o mesmo, desembarca e reentra no espaço do aeroporto confinado a passageiros.

Com o devido respeito, não partilhamos o mesmo entendimento. De acordo com a dogmática tradicional podemos classificar as obrigações em instantâneas, contínuas e periódicas, consoante impliquem atos isolados, condutas duradouras ininterruptas ou atos diferenciados sucessivos.

⁹⁷ MENEZES CORDEIRO, António – *Tratado de Direito Civil Português, Direito das Obrigações*, vol. IV, 2ª edição, Almedina, Coimbra, 2010, pp. 528 e ss. – o autor distingue encargos de ónus na medida em que estes “*são preferencialmente reservado para as leis processuais*”. Em nosso entendimento os conceitos de ónus e encargos confundem-se pelo que não se vê razão para a sua distinção.

⁹⁸ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 24.

No entendimento de MENEZES CORDEIRO qualquer prestação aparentemente instantânea traduz-se, quando analisada, numa série de atos levados a cabo pelo devedor e, assim sendo, não deverá ser atendido ao número ou à conjugação de atos a executar pelo devedor, mas antes ao momento ou momentos em que é realizado o interesse do devedor⁹⁹.

Assim, no contrato de transporte aéreo deverá ser atendido, à luz do critério enunciado, o momento em que é realizado o(s) interesse(s) do devedor para classificação da natureza da prestação, critério que determina que se trata neste caso de uma obrigação instantânea¹⁰⁰.

Por fim, este é considerado um contrato nominado, típico e especial pois encontra-se previsto em lei especial, apresentando-se como contrato de adesão sempre que o transportador tenha redigido um modelo contratual com cláusulas gerais cuja alteração não é, geralmente, passível de ser concretizada.

3.3. Classificação do contrato de transporte aéreo

Existem regimes diferentes aplicáveis consoante se classifique o contrato de transporte aéreo como internacional ou doméstico; em função do objeto transportado ser correio, pessoas, bagagens, ou mercadorias; atendendo à existência ou não de regularidade nos voos; e quanto ao facto de se tratar de um transporte aéreo combinado ou simples¹⁰¹. Por forma a não extravasar o tema a que nos propusemos desenvolver, não será abordado o tema do transporte aéreo de mercadorias nem o transporte aéreo de correio.

⁹⁹ MENEZES CORDEIRO, António – *Tratado de Direito Civil Português*, tomo II, Almedina, Coimbra, 2010, p. 559.

¹⁰⁰ Quanto à duração da prestação *vide infra* o capítulo 4.2.1.3. para onde se remete.

¹⁰¹ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 34, indica ainda outros tipos de classificações passíveis de influenciar o regime aplicável tendo em conta a onerosidade ou gratuitidade do contrato, atendendo à natureza comercial ou civil, atendendo à existência de intermodalidade ou não, que permite distinguir o transporte aéreo, no seu sentido puro, simples ou isolado, da figura do transporte combinado; ou por fim atendendo ao número de transportadores envolvidos do modo a determinar se estamos perante um transporte aéreo sucessivo ou não.

3.3.1. Quanto ao objeto transportado

3.3.1.1. Transporte aéreo de pessoas

O transporte aéreo de pessoas distingue-se dos outros contratos de transporte aéreo por pressupor a existência de uma pessoa física com vida – dotada de direitos e adstrita a deveres¹⁰².

De acordo com a legislação em vigor e tendo em conta o artigo 66.º do Código Civil, apenas se reconhece personalidade jurídica ao nascituro após o nascimento completo e com vida¹⁰³.

Esta peculiaridade permite excluir deste tipo de classificação o nascituro¹⁰⁴ e o cadáver que, ao contrário das pessoas vivas, não se enquadram na definição de seres dotados de personalidade jurídica. Nestes termos, o transporte de cadáver está excluído desta classificação por contraste com o artigo 68.º n.º1, que determina a cessação da personalidade jurídica com a morte, e por associação com o artigo 202.º conclui-se pelo reconhecimento do estatuto legal de coisa *extra commercium*¹⁰⁵, significando que, para efeitos de transporte aéreo, está sujeito ao mesmo regime do transporte de carga ou mercadorias.

Internacionalmente a Convenção de Varsóvia aplica-se a “*persons, baggage or goods*”¹⁰⁶. A versão oficial francesa traduziu a palavra “*goods*” para “*merchandises*”. Na lei francesa, “*merchandises*” significa qualquer bem suscetível de transação comercial, porquanto que a palavra “*goods*” se refere a qualquer objeto inanimado excluindo, portanto, animais vivos. Não obstante este aparente problema, os tribunais têm aplicado a convenção para transporte de animais vivos: *United International Stables Ltd. v. Pacific Western Airlines*, 5 D.L.R. 367 (*Supreme court of British Columbia*) – sobre cavalos; *Dalton v. Delta Airlines* 570 F.2d 1244 (*5th Circuit* 1978)¹⁰⁷ – quanto a cães de corrida; *Parke v. British Overseas Airways*

¹⁰² Referindo-se à personalidade jurídica como a aptidão para ser titular de autónomo de relações jurídicas *vide* MOTA PINTO, Carlos Alberto – *Teoria Geral do Direito Civil*, 4ª edição, Coimbra Editora, Coimbra, 2012, p. 193 e ss.

¹⁰³ Sobre a personalidade humana nascida e com vida *vide* CAPELO DE SOUSA, Rabindranath – *O Direito Geral de Personalidade*, Coimbra Editora, Coimbra, 1995, p. 167.

¹⁰⁴ Ressalvando as fundadas teorias penalistas que assim não o entendem e que na presente investigação não pretendemos abordar

¹⁰⁵ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 26

¹⁰⁶ “pessoas, bagagens ou mercadorias” na versão portuguesa – cfr. artigo 1.º da Convenção de Varsóvia

¹⁰⁷ *Vide* <http://openjurist.org/570/f2d/1244/dalton-v-delta-airlines-inc> (consultado em 04.07.13).

*Corporation et al. (New York Civil Court 1958)*¹⁰⁸ – relativamente a macacos; por outro lado, os tribunais franceses recusaram a aplicação da Convenção a cadáveres: *Djedraoui c. Tamisier*, 1953 RFDA 494 (*Trib. Paix Paris, 31 March 1952*); sendo que nos EUA esta distinção não é feita: *Compton v. American Airlines*, 348 S.W.2d 427 (*Tex. Ct. Civ. App. 1961*); *Onyebuchim Onyeanusi v. Pan Am* 952 F.2d 788 (3rd Cir. 1992)¹⁰⁹; *Johnston v. American Airlines* 834 F.2d 721 (9th Cir. 1987)¹¹⁰.

Assim, tendo que o contrato de transporte aéreo de pessoas tem natureza pessoal, não integram o conceito jurídico de passageiro as seguintes categorias¹¹¹:

- a) Pessoal tripulante ou outro pessoal vinculado ao transportador por um contrato de trabalho e viajando em serviço;
- b) As pessoas que com o consentimento do transportador, se encontrem a bordo sem título de transporte;
- c) As pessoas que viajem clandestinamente, isto é, que se encontrem a bordo da nave sem o conhecimento do transportador ou apesar da sua proibição.

3.3.1.2. Transporte aéreo de bagagens

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 bagagens¹¹². As bagagens não têm uma existência contratual autónoma, mas, quando exista, beneficia de regime contratual particular e fica sujeito a regras de responsabilidade próprias.

¹⁰⁸ Vide http://ny.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.19580130_0040508.NY.htm/qx (Consultado em 04.07.13)

¹⁰⁹ Vide http://de.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.19920102_0041518.C03.htm/qx

¹¹⁰ B. GOLDBIRCH, Lawrence - *Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Kluwer Law International, Holanda, 2000, p. 10 e ss.

¹¹¹ Tal como enunciado pelo autor TOMÁS BAGANHA, José – «Overbooking»: *Uma Modalidade singular de incumprimento do contrato de transporte aéreo de passageiros* in “Revista de Administração Pública de Macau”, n.º 37, Vol. X, 3ª de 1997, p. 830.

¹¹² TAPIA SALINAS, Luis - *Curso de Derecho Aeronáutico*, Bosch, Casa Editorial, S.A., Barcelona, 1993, p. 341 entende que o contrato de transporte aéreo de bagagens é aquele mediante o qual uma empresa de transporte aéreo ou um simples transportador de obriga a trasladar 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 registados quanto os que leva consigo à mão.

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.º n.º1, a expressão “objetos pessoais” para denominar a bagagem que fica à guarda dos passageiros. Por outro lado, a Convenção de Montreal, no seu artigo 17.º n.º2, faz apenas referência à bagagem não registada para designar *objetos de uso pessoal do passageiro*, expressão esta utilizada na Recomendação IATA n.º 1724 que aprovou o modelo das Condições Gerais aplicáveis a passageiros e bagagens.

Releva-se, ainda, a importância da distinção entre bagagem registada e bagagem não registada¹¹³. Denomina-se por bagagem não registada aquela que fica à guarda do passageiro e o acompanha na cabine da aeronave; a bagagem registada 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, facto que fundamenta o *supra* explanado sobre esta última configurar um verdadeiro contrato de depósito. 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 registada corre por conta do transportador desde que é entregue no ato de *check in* até ao levantamento das mesmas no término da viagem.

3.3.2. Quanto ao espaço jurisdicional

3.3.2.1. Transporte aéreo doméstico

De modo a compreender se um voo preenche o conceito de transporte aéreo doméstico há que tomar em conta dois elementos, o primeiro dos quais compreende 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 como a chegada tem de ser efetuada no mesmo Estado soberano, ainda que seja sobrevoado espaço aéreo internacional ou sujeito à jurisdição de outro Estado estrangeiro, e existindo escala(s) não poderão ser realizadas em Estados terceiros¹¹⁴.

¹¹³ Também designada como bagagem de porão e bagagem de cabine, veja-se artigo.º 3.º, parágrafos 19 e 20, do Regulamento CE n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março.

¹¹⁴ Cfr., a *contrario sensu*, n.º 2, do artigo 1.º, da Convenção de Varsóvia, bem como, a *contrario sensu*, n.º 2, do artigo 1.º, da Convenção de Montreal.

De acordo com ambas as Convenções, os elementos a considerar por forma a averiguar o preenchimento do conceito em análise são os constantes no contrato. Assim, caso o comandante seja forçado a desviar a aeronave da rota planeada, em virtude de uma avaria no motor, aterrando num estado terceiro, tal facto não deverá ser considerado para a classificação do voo como internacional.

Cabe mencionar, como última ideia, o facto 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. O facto 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 facto 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 – cfr. artigos 5.º e 6.º da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional¹¹⁵.

3.3.2.2. Transporte aéreo internacional

A Convenção de Chicago de 1944 sobre Aviação Civil Internacional definiu, no artigo 96.º alínea b), o conceito de “Serviço aéreo internacional”, que se equipara ao conceito de transporte aéreo internacional, como “um serviço aéreo que sobrevoa o território de mais de um estado”. Porém, esta definição de direito aéreo público é de alguma forma contrastante com a definição de direito aéreo privado. Os textos internacionais de Varsóvia (1929) e de Montreal (1999) abrigam, ambos no artigo 1.º n.º2, o mesmo conceito de transporte aéreo internacional que não só se julga mais completo, mas também mais preciso, considerando transporte internacional 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 Contratantes¹¹⁶, quer no território submetido à soberania, suserania, mandato ou

¹¹⁵ A este respeito veja-se NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 30 e 31.

¹¹⁶ Neste caso a nacionalidade dos passageiros ou a sua residência é tão irrelevante como a nacionalidade da transportadora aérea; Cfr. *Glenn v. Compania Cubana de Aviación* 102 F.Supp. 631 (D.C. Fla. 1952) – vide

autoridade de outra Potência mesmo não Contratante. Diz ainda o mesmo preceito que o transporte sem uma tal escala entre territórios submetidos à soberania, suserania, mandato ou autoridade da mesma Alta Parte Contratante não é considerado como internacional para os efeitos das Convenções referidas.

De acordo com o n.º3 do preceito enunciado, 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 supra mencionado.

Entende-se assim, pelo supra explanado, que para determinar se estamos perante um contrato de transporte aéreo doméstico ou internacional importa atender à vontade acordada pelas partes no contrato e não aos factos que posteriormente se verificaram¹¹⁷. Entenda-se por vontade das partes, não a classificação por elas atribuída, mas sim o trajeto pretendido e convencionado. Deste modo, uma operação de voo cujo trajeto convencionado pelas partes tivesse partida no aeroporto de Faro e como destino final o aeroporto da cidade do Porto, no qual fosse estipulada uma escala no aeroporto de Barcelona, ainda que a escala não fosse feita por motivos operacionais, o voo considerar-se-ia internacional nos mesmos termos.

3.3.3. Quanto à regularidade

3.3.3.1. Transporte aéreo regular

Por diversas vezes, o legislador nacional sentiu a necessidade de construir uma definição para o conceito de transporte aéreo regular. Veja-se, a título de exemplo, o artigo 2.º do DL n.º 234/89, de 25.07, respeitante ao regime de licenciamento da atividade de transporte aéreo regular no interior do continente, que definiu o conceito em análise como uma “*série de voos comerciais abertos ao público e operados para transporte de passageiros, carga, e ou correio entre dois ou mais pontos, com uma frequência regular conforme com um horário aprovado e devidamente publicitado*”.

<http://www.jstor.org/discover/10.2307/755524?uid=3738880&uid=2&uid=4&sid=21102144795493>
(consultado em 04.07.2013)

¹¹⁷ “To determine finally if the transportation is international and within the Convention, the lawyer must now determine the “departure”, “destination” and “agreed stopping places”. This can usually be accomplished by the single task of looking at the ticket. If the ticket is not available, communication with the travel agent or airline issuing the ticket should be undertaken immediately. Usually, both are co-operative” em B. GOLDBIRSCHE, Lawrence - *Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Kluwer Law International, Holanda, 2000, p. 16.

No artigo 2.º do DL n.º 138/99, de 23.04, que regula as obrigações de serviço público e as ajudas regulares entre o continente e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, entre estas, no interior de cada Região Autónoma, ou para qualquer outra região periférica ou em desenvolvimento do território nacional, bem como em ligações aéreas de fraca densidade, acolheu-se como definição “*uma série de voos que reúna todas as características seguintes: ser realizada por meio de aeronaves destinadas ao transporte de passageiros, carga e ou correio mediante pagamento, de forma que em cada voo existam lugares disponíveis para aquisição individual pelo público (diretamente na transportadora aérea ou através dos agentes autorizados); ser explorada de modo a assegurar o tráfego entre (...) dois ou mais aeroportos: quer de acordo com um horário publicado; quer mediante voos que, pela sua regularidade ou frequência, constituam de forma patente, uma série sistemática*”¹¹⁸.

Da análise das definições propostas pelo legislador nos diplomas citados é possível retirar cinco elementos comuns, são eles: a) a pluralidade de frequências; b) a continuidade e periodicidade; c) a oferta pública; d) a natureza onerosa; e, e) a sujeição a tabela pública de horários pré-estabelecidos.

O primeiro elemento enunciado compreende que esse mesmo serviço de voos seja garantido pelo transportador de forma reiterada.

O segundo elemento implica aliar ao serviço reiterado o prolongamento do mesmo no tempo, ainda que periodicamente, não se deixando afetar pela flutuação do mercado de procura e oferta. O facto de a diminuição de procura do serviço resultar no abrandamento do serviço ou descontinuidade é razão para afirmar que não estamos perante um transporte aéreo regular mas sim irregular.

O terceiro elemento distancia ainda mais este conceito da definição de transporte aéreo não regular, impondo que o serviço oferecido pela transportadora seja acessível ao público em geral. Há que ter em conta que o transporte aéreo não regular se desenvolve na base do contrato de fretamento em que o acesso ao serviço de transporte é condicionado ou

¹¹⁸ A este respeito veja-se NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 32. Este autor propõe como definição de transporte aéreo regular “*o serviço de transporte por via aérea disponibilizado ao público mediante contrapartida, que, além de oferecer continuidade, está sujeito a um conjunto ou a uma série sistemática de frequências ou operações regulares, segundo horário previamente tornado público*”.

direcionado por vias reservadas, especiais ou particulares acessíveis apenas a certas categorias especiais¹¹⁹.

O quarto elemento relaciona-se com o facto de existir uma contrapartida pelo serviço prestado pela transportadora, típica dos contratos sinalagmáticos.

O último elemento está ligado à obrigação que a transportadora tem de disponibilizar publicamente uma tabela com os horários do serviço a prestar, vinculando-se assim previamente ao seu cumprimento.

3.3.3.2. Transporte aéreo não regular

O transporte aéreo não regular, por oposição ao conceito explanado supra, prescinde das características de frequência do serviço, continuidade, oferta pública e sujeição a uma tabela pública de horários por se tratar de um serviço antagonista caracterizado por ser ocasional, por ter como base um contrato de fretamento, não oferecer quaisquer garantias de continuidade, não ser acessível ao público em geral mas sim a públicos-alvo e poder estar dependente do volume de tráfego a transportar para concretizar a operação de voo.

O elemento primário deste conceito é o facto de ser um serviço não contínuo permitindo, assim, distinguir-se do conceito de serviço regular, sem embargo da possibilidade de ser constituído por uma série consecutiva de operações englobadas por vários serviços aéreos como é possível extrair da noção dada pelo legislador no artigo 1.º do DL n.º 19/82 de 28 de janeiro, que estabelece as normas sobre transporte aéreo não regular, considera como “*transporte aéreo não regular quaisquer voos ou séries de voos, operados sem sujeição a normas sobre regularidade, continuidade ou frequência, destinados a satisfazer as necessidades específicas de transporte de passageiros e respetiva bagagem, de carga ou correio, mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento, por conta de uma ou mais pessoas, um ou outro respeitantes a toda a capacidade da aeronave*”.

Assim, no âmbito do transporte aéreo não regular é possível distinguir a figura do *charter regular* da figura do *charter irregular*.

¹¹⁹ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 34

No primeiro caso tende a assistir-se a uma série de voos ou operações que, apesar de não oferecerem continuidade, são programados como uma série sucessiva de serviços aéreos, normalmente, coincidentes com necessidades sazonais. A sua distinção face ao transporte aéreo regular baseia-se não só no facto do *charter* regular carecer de garantia de continuidade, mas também na total independência de cada uma das operações programadas entre si¹²⁰.

O *charter irregular* distingue-se, fundamentalmente, pela espontaneidade com que é utilizado, na medida em que, se por vezes, serve o propósito de serviço de táxi aéreo ou de serviço de emergência, noutras, é utilizado como um serviço de transporte complementar do transporte aéreo regular¹²¹.

O papel dos operadores turísticos tem contribuído decisivamente para aumento de tráfego aéreo de transportes aéreos não regulares através da promoção e venda de viagens organizadas ou turísticas (bilhetes “*inclusive tours*” ou “*à forfait*”). Contudo, sublinhe-se que apesar do transporte aéreo não regular ser a resposta mais adequada para a responder à procura dos operadores turísticos, não é de facto a única solução^{122, 123}.

3.3.4. Quanto ao número de transportadores envolvidos: transporte aéreo sucessivo e não sucessivo

O transporte aéreo sucessivo compreende um transporte uno, por via aérea, do qual são participantes vários transportadores, conscientes de tal facto pela via contratual, quer existam vários contratos ou apenas um.

Da definição consagrada é possível extrair como principais elementos: a) o facto de se tratar de uma operação global e indivisível, constituída por uma série sucessiva de

¹²⁰ Idem.

¹²¹ Esta ideia estava já presente no *Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe* que estipulou no seu primeiro preâmbulo: “[T]he Undersigned Governments, considering that it is the policy of each of the States parties to the Agreement that aircraft engage in non-scheduled commercial flights within Europe which do not harm their scheduled services may be freely admitted to their territories for the purpose of taking on or discharging traffic”. É ainda referido no mesmo diploma, no seu artigo 2.º, o poder dos Estados Contratantes determinarem a cessação de serviços de transporte aéreo não regulares sempre que estes apresentem um impacto negativo para a circulação do tráfego de transportes aéreos regulares.

¹²² NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 36.

¹²³ Sobre o contrato de transporte *Charter vide* POYO-GUERRERO SANCHO, Julio, CONDE ASOREY, Luis A. – *Derecho Aero, Pilots, S.A. Suministros Aeronáuticos*, Madrid, 1991, pp. 56 e ss.

transportes e efetuada por dois ou mais transportadores; b) o facto de o transporte ser fracionado, correspondendo cada segmento do percursos a um respetivo transportador; c) a consciência por parte dos vários transportadores que as prestações a que se vincularam, num ou mais contratos, correspondem a frações de uma operação global, de um transporte indiviso¹²⁴.

No entendimento de SILVIO BUSTI, poderá surgir *ab initio* um contrato celebrado com uma pluralidade de transportadores que assumem a obrigação de prover o transporte na sua totalidade, mas, não causa admiração se esta configuração contratual for apenas consentida pelo transportador num momento posterior. Assim, considera-se que, na respetiva sequência de transportadores inseridos numa operação global, cada um se obriga nas condições estipuladas por um documento de transporte único como se os transportadores aderissem à proposta aberta do expedidor, comunicada pelo transportador precedente na qualidade de *nuncius*¹²⁵.

O transporte aéreo não sucessivo afasta-se dos elementos supra apontados, constituindo uma operação transacionada por apenas um transportador que atua isoladamente. Ainda que possam existir serviços encadeados a este, a falta de disposições contratuais entre transportadores acordando o conjunto de serviços prestados como uma unidade, é suficiente para que não estejamos perante um transporte aéreo sucessivo.

Nos casos em que o transporte aéreo sucessivo seja qualificado como internacional, são-lhe aplicadas as disposições da Convenção de Varsóvia e da Convenção ode Montreal de 1999 mediante o caso¹²⁶.

Em consonância com a explicação dada no ponto 3.3.2.2., o transporte sucessivo não perde a essência de transporte internacional por um, ou mais, contrato(s) ter(em) o seu ponto de partida e de destino no mesmo estado contratante sem que exista(m) escala(s) num Estado terceiro. Tratando-se de um transporte sucessivo e existindo um contrato que preencha o conceito de transporte aéreo internacional, tal designação afeta todos os restantes contratos respeitantes a toda a operação.

¹²⁴ No mesmo sentido, NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 37, que define transporte sucessivo como “o transporte por via aérea a executar sucessivamente por vários transportadores e que, estando estes, por força do contrato, concededores do âmbito desse transporte, constitui um transporte único e indiviso, independentemente de ter sido acordado ao abrigo dum único contrato ou de uma série de contratos”.

¹²⁵ BUSTI, Silvio – *Contratto di trasporto terrestre*, Dott. A. Giuffrè, Milão, 2007, p. 380 e ss.

¹²⁶ Cfr. n.º 3, do artigo 1.º, da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal.

Perante situações de transporte sucessivo em que existam vários transportadores, cada um deles é responsável pela segurança do transporte de pessoas e bens na fração do trajeto que lhe compete. Tratando-se de transporte aéreo sucessivo de pessoas, o passageiro ou os seus representantes ou quaisquer pessoas com direito à indemnização respeitante ao passageiro, terão de recorrer contra o transportador que efetuou o transporte no decurso do qual se produziu o dano indemnizável, salvo nas situações em que o primeiro transportador, tenha expressamente estipulado ou assumido a responsabilidade por toda a viagem¹²⁷. Quando se trate de transporte aéreo sucessivo de bagagens ou de mercadorias, o passageiro ou o expedidor terão o direito de ação contra o primeiro transportador e o passageiro ou destinatário, com direito à entrega, contra o último, e um e outro poderão, além disso, atuar contra o transportador que efetuou o transporte no decurso do qual se produziram a destruição, perda, avaria ou atraso de que resultaram os danos ressarcíveis para com o passageiro, expedidor ou destinatário^{128, 129}.

3.3.5. Quanto ao número de meios transportes envolvidos: transporte aéreo simples e combinado

O transporte aéreo simples, como o nome indica recorre apenas a um meio de transporte (aéreo), diferentemente, o transporte combinado¹³⁰, engloba um ou mais meios de transporte – *marítimo* ou *terrestre* – conjuntamente com o meio aéreo, numa operação de transporte que mereceu a atenção do legislador tanto na Convenção de Varsóvia como na Convenção de Montreal de 1999, respetivamente nos artigos 31.º e 38.º. Destas disposições resulta que, em caso de transporte combinado, ao transporte aéreo aplicam-se os respetivos regimes, sem embargo das partes poderem inserir no título de transporte aéreo condições de relativas a outros meios de transporte.¹³¹

¹²⁷ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 38.

¹²⁸ Cfr. artigo 30.º da Convenção de Varsóvia e artigo 36.º da Convenção de Montreal.

¹²⁹ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 38.

¹³⁰ Nesta matéria veja-se KIANTOU-PAMPOUKI, Aliki – *Multimodal Transport – Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, Bruylant, Bruxelas, 2000, p. 6, que define “*multimodal transport*” como “*a carriage of goods from one place to another, performed by at least two different modes of transport, under a single contract and document*”.

¹³¹ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 39.

4. Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo

4.1. Enquadramento da responsabilidade civil

Pergunta-se então, qual a natureza da responsabilidade civil do transportador aéreo à luz do Sistema de Varsóvia e da Convenção de Montreal.

Vejam os.

Por um lado a relação de transporte tem como facto 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 facto ilícito consistir na violação de um dever de cariz geral, o que origina responsabilidade extra-contratual.¹³²

Entende NEVES ALMEIDA que ao estatuir-se no artigo 17.º da Convenção de Varsóvia a responsabilidade do transportador pelo prejuízo superveniente em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida pelo passageiro como resultado de acidente produzido a bordo da aeronave ou no decorrer de quaisquer operações de embarque ou desembarque, pretende a norma proteger os bens jurídicos vida e integridade física do passageiro através da inserção no contrato de transporte duma obrigação de segurança. Afirmar ainda o autor que, quer o bem jurídico vida, quer o bem jurídico integridade física das pessoas singulares constituem direitos indisponíveis anteriores ao contrato de transporte, decorrendo a sua tutela diretamente da própria lei.

Desta forma, a obrigação ou garantia de segurança com vista à tutela de tais direitos não faz parte da essência do contrato de transporte por se prender com relações jurídicas de natureza diversa, pelo que, a adoção de comportamentos atentatórios dos bens jurídicos referidos, são reconduzidos ao instituto da responsabilidade extra-contratual¹³³.

As Convenções de Varsóvia e Montreal, ao abrigo da cláusula de exclusividade, ultrapassaram essa distinção de regimes de responsabilidade tornando-a irrelevante. Atente-

¹³² Sobre as diferenças entre o regime da responsabilidade contratual e da responsabilidade extra-contratual no ordenamento jurídico português *vide* MENEZES CORDEIRO, António – *Tratado de Direito Civil Português, Direito das Obrigações*, Vol. II, tomo III, Almedina, Coimbra, 2010, pp. 387 e ss.

¹³³ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 369 e ss.

se ao artigo 24.º, da Convenção de Varsóvia, que a afirma que “*no transporte de passageiros e de bagagens, qualquer acção de responsabilidade, qualquer que seja o seu fundamento, quer se fundamente na presente Convenção, quer num contrato ou acto ilícito ou em qualquer outra causa, não pode ser exercida senão nas condições e com os limites de responsabilidade previstos na presente Convenção*”, (sublinhado nosso), mostrando-se indiferente quanto ao fundamento da responsabilidade.

O regime da Convenção de Varsóvia centra em si todo o regime da responsabilidade 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.

Esta exclusividade imposta pela Convenção é compreensível tendo em conta os regimes díspares com que nos deparamos em cada ordenamento jurídico. Seria impossível encontrar um regime comum a todos os ordenamentos jurídicos e como tal houve a necessidade de criar um sistema autónomo e exclusivo para a regulação deste tipo de responsabilidade e dos seus pressupostos de aplicação.

Assim, deverão aplicar-se as normas previstas na Convenção 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.

Excepciona-se 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. A título de exemplo, poderão ser convencionados limites de indemnização superiores aos previstos na Convenção, ou poderão inclusivamente ser abolidos.

Quanto à Convenção de Montreal, aplica-se *mutatis mutandis* o que ora foi explanado, porquanto esta segue o mesmo entendimento, desconsiderando o fundamento da responsabilidade desde que sejam *intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade*¹³⁴, e mais uma vez, sem prejuízo da aplicação de normas mais favoráveis aos interesses do passageiro.

¹³⁴ Cfr. artigo 30.º, da Convenção de Montreal.

4.2. Danos causados por morte ou lesão corporal de passageiros

No capítulo das fontes foram enunciadas as principais normas reguladoras da responsabilidade civil do transportador aéreo em várias modalidades, bem como os direitos dos passageiros nas diversas vertentes em que se apresentam, desde a Convenção de Varsóvia até à Convenção de Montreal e subsequentes regulamentos.

No presente capítulo pretendemos desatar aquilo que aparenta ser um nó górdio, esclarecendo o resultado de toda produção legislativa que se deu nos últimos 80 anos.

No que concerne à legislação aplicável aos casos de danos causados pela morte ou lesão corporal de passageiros há que destacar as Convenções de Varsóvia (alteradas pelos subsequentes Protocolos) e de Montreal, e, em especial, o regime constante no Regulamento CE n.º 2027/97 alterado pelo Regulamento CE n.º 889/ 2002.

Previamente à análise dos regimes da responsabilidade civil, cabe referir que tanto a Convenção de Varsóvia como a Convenção de Montreal impõem regimes imperativos mínimos, ou seja, os direitos conferidos aos passageiros pelos regimes destas duas convenções nunca poderão ser limitados ou derogados. Não obstante, poder-se-ão convencionar limites de responsabilidade superiores aos previstos ou inclusivamente abolir tais limites¹³⁵.

Ao regime comunitário são aplicáveis as normas *supra* enunciadas *ex vi* n.º 1, do artigo 3.º, do Regulamento CE n.º 2027/97, que remete para as normas da Convenção de Montreal.

4.2.1. Dos pressupostos da responsabilidade nas Convenções

A Convenção de Montreal, similarmente à Convenção de Varsóvia¹³⁶, determina, no n.º 1, do artigo 17.º que:

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

¹³⁵ Nestes termos, qualquer cláusula restritiva dos direitos equacionados será nula - cfr. artigos 23.º, 32.º e 33.º da Convenção de Varsóvia e artigos 26.º, 27.º e 49.º da Convenção de Montreal.

¹³⁶ No seu n.º 1, do artigo 17.º.

Ora, o texto do Regulamento CE n.º 2027/97 remete para a Convenção de Montreal no que diz respeito à responsabilidade das transportadoras aéreas comunitárias relativamente aos passageiros. Assim sendo, tanto o regime das Convenções como o regime comunitário vão beber à mesma fonte, ou seja, para aferir da existência responsabilidade ambas recorrem aos pressupostos da norma *supra* transcrita, são eles:

- a) A existência de um contrato de transporte aéreo em aeronave: i) que será necessariamente um transporte internacional caso se apliquem as Convenções de Varsóvia ou Montreal; ou ii) no qual será interveniente uma transportadora aérea comunitária caso se aplique o regime comunitário¹³⁷, seja esse voo internacional ou doméstico;
- b) A ocorrência de um acidente;
- c) A bordo de uma aeronave ou durante uma operação de embarque ou de desembarque;
- d) Existência de danos: morte ou lesão física;
- e) Nexó de causalidade.

Analisemos pormenorizadamente cada um dos elencados elementos.

4.2.1.1. Contrato de transporte aéreo internacional em aeronave

A propósito da noção de contrato de transporte aéreo e da sua classificação como internacional para efeitos do n.º 2, artigo 1.º, tanto da Convenção de Varsóvia como da Convenção de Montreal, bem como da noção de aeronave remetemos para os respetivos capítulos onde estas foram desenvolvidas¹³⁸.

¹³⁷ Entende-se por transportadora aérea comunitária “*uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida emitida para um Estado-Membro nos termos do Regulamento CEE n.º 2407/92*” – cfr. alínea b), do artigo 2.º, do Regulamento CE n.º 2027/97.

¹³⁸ Quanto à noção de contrato de transporte aéreo e de aeronave *vide* ponto 3.1, quanto à classificação do voo como internacional *vide* ponto 3.2.2.2.

4.2.1.2. A ocorrência de um acidente

Importa, aqui chegados, definir o que é um acidente visto que tal noção não nos é dada por nenhuma das duas Convenções nem pelos regulamentos aplicáveis a esta matéria.

A primeira pista para delimitar esta noção é oferecida pelo anexo 13, da Convenção de Chicago, de 7 de dezembro de 1944, do qual se extrai como definição de acidente *uma ocorrência associada à operação de uma aeronave*¹³⁹. Não obstante a ajuda oferecida por esta noção entendemos que há que concretizá-la.

É possível elencar algumas circunstâncias que se reconduzem indubitavelmente ao conceito de acidente como, por exemplo, as situações de catástrofes naturais originadas por condições climáticas adversas, erros de pilotagem ou da tripulação ou mau funcionamento dos instrumentos da aeronave.

Como referência não podemos deixar de mencionar o Regulamento EU n.º 996/2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil, que consagra no n.º 1, do artigo 2.º, a seguinte noção de acidente:

“Acidente, um acontecimento ligado à operação de uma aeronave que, no caso das aeronaves tripuladas se produz entre o momento em que uma pessoa embarca na aeronave com a intenção de efectuar o voo e o momento em que todas as pessoas são desembarcadas (...) no qual:

- a) Uma pessoa sofre ferimentos graves ou mortais devido:
 - à sua presença na aeronave, ou
 - ao contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que e tenham desprendido da aeronave, ou
 - à exposição directa ao sopro dos reactores, excepto se os ferimentos resultarem de causas naturais, tiverem sido provocadas à pessoa por ela própria ou por terceiros ou se os ferimentos forem sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das zonas habitualmente destinadas aos passageiros e à tripulação; ou*
- b) A aeronave sofre danos ou falhas estruturais que afectem negativamente as características de resistência estrutural, de desempenho ou de voo e que normalmente exigiriam uma reparação considerável ou a substituição do componente afectado, excepto em caso de falha ou avaria do motor, quando os danos se limitem a um único motor (incluindo a sua blindagem ou acessórios), às hélices,*

¹³⁹ Tradução nossa do texto original “*an occurrence associated with the operation of the aircraft*”.

pontas das asas, antenas, sondas, pás, pneu-máticos, travões, rodas, carenagens, painéis, portas do trem de aterragem, pára-brisas, revestimento da aeronave (como pequenas amolgadelas ou perfurações), ou em caso de danos menores nas hélices, pás principais, trem de aterragem, e danos provocados por queda de granizo ou colisão com aves (incluindo perfurações do radome); ou

c) *A aeronave desaparece ou fica totalmente inacessível.*

Ora, tendo como ponto de partida os dois artigos *supra* citados, podemos afirmar que o acidente é uma circunstância externa ao passageiro, excluindo-se situações em que o dano verificado, *in casu* a morte ou lesão física do passageiro, seja o agravamento ou a consequência de um quadro clínico pré-existente a qualquer operação inerente ao transporte aéreo¹⁴⁰. Assim sendo, se um passageiro com uma doença cardíaca sofre um ataque fatal devido ao grau de excitação emocional experimentado na sequência de uma descolagem normal, não poderá tal facto relevar nos termos do artigo 17.º da Convenção de Montreal, para efeitos de responsabilização do transportador aéreo¹⁴¹, desconsiderando-se tal como sendo um acidente na aceção deste artigo.

O acidente deverá resultar de um risco próprio e inerente ao desenvolvimento da atividade de transporte aéreo por forma a desonerar o transportador aéreo da responsabilidade por determinados danos que resultem, por exemplo, de ferimento graves ou mortais provocados pelo próprio passageiro ou de agressões físicas entre dois passageiros, com o argumento de que o acidente se tinha produzido a bordo da aeronave¹⁴².

No entanto, este critério não poderá ser atendido de forma absoluta, tendo sempre de ser aferido de acordo com o caso concreto. Se o transportador permitir a entrada a bordo da aeronave a um passageiro visivelmente embriagado, com manifestações agressivas para com os demais passageiros, comportamento esse que se vinha manifestando desde o início da operação de embarque, será de questionar sobre a existência ou não uma obrigação de garantir a segurança a bordo, pelo que se pergunta se terão os passageiros, agredidos já a bordo da aeronave, o direito a exigir uma indemnização do transportador pelos danos

¹⁴⁰ CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional* in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 442.

¹⁴¹ Exemplo dado por NEVES ALMEIDA que perfilha o mesmo entendimento acentuando que o facto-causal deverá ser considerado uma externalidade relativamente ao passageiro – *vide* NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 470.

¹⁴² Semelhante entendimento encontramos plasmado no anexo 13, da Convenção de Chicago, de 7 de dezembro de 1944.

sofridos em virtude de agressões provocadas pelo passageiro embriagado. A nosso ver existiria uma violação da obrigação de garantia de segurança, salvo se a transportadora afastasse a responsabilidade com fundamento em haver tomado todas as medidas com vista a evitar o prejuízo ou que lhe era impossível tomar tais medidas – neste caso poderia alegar que o comportamento do passageiro embriagado/agressivo apenas se manifestou após a descolagem da aeronave.

4.2.1.3. A bordo de uma aeronave ou durante uma operação de embarque ou de desembarque

Como foi referido, o artigo 17.º da Convenção de Montreal, delimita a responsabilidade do transportador aéreo, por morte ou lesão corporal dos passageiros, ao complexo espaço-temporal que decorre entre o embarque e o desembarque dos passageiros.

Quanto à determinação do período em que o passageiro se encontra a bordo da aeronave parece-nos não existir dúvidas, estando incluídos todos os eventos danosos ocorridos dentro do espaço físico da aeronave.

O mesmo não se poderá dizer quanto à delimitação das operações de embarque e desembarque¹⁴³. Várias teorias surgiram num esforço de delimitar o período destas operações, entre elas destacamos as seguintes:

- a) As que consideram que as operações de embarque têm início no momento em que o passageiro inicia a viagem em direção ao aeroporto a bordo do autocarro do transportador aéreo que o leva até ao seu destino final;
- b) As que defendem que as operações de embarque têm início no momento em que o passageiro entra no aeroporto de origem, e as de desembarque no momento em que abandona o aeroporto de destino;
- c) As que entendem que as operações de embarque têm início no momento em que o passageiro abandona as instalações do aeroporto e se encontra na pista a fim de entrar na aeronave, e as de desembarque no momento em que o passageiro se encontra na pista depois de ter abandonado a aeronave e, finalmente

¹⁴³ Vide POURCELET, Michel – *Transport Aérien International et Responsabilité*, Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 1964, pp. 40 e ss.

d) As que consideram que as operações de embarque têm início no momento em que o passageiro desce em direção à pista¹⁴⁴.

Após alguma reflexão concluímos que há luz destas principais teorias, dada a rigidez que apresentam, existirão situações em que o transportador não será sancionado por danos sofridos pelos passageiros, quando o deveria ser, e outras em que recai sobre si a responsabilidade por danos causados por terceiros.

A inflexibilidade nos critérios poderá traduzir-se em situações de desequilíbrio quanto à atribuição da responsabilidade.

Vejamos.

A aplicação das duas primeiras teorias poderia gerar situações em que as transportadoras aéreas incorreriam em responsabilidade objetiva perante os passageiros por qualquer dano físico que estes sofressem desde que os passageiros atravessassem a porta de entrada do aeroporto. No nosso entender e salvo melhor opinião, são de afastar tais teorias pois oneram a transportadora numa responsabilidade que extravasa *ratio legis* do artigo 17.º das Convenções de Varsóvia e Montreal.

De qualquer das formas sempre se poderia defender que estas situações cairiam no âmbito do regime da responsabilidade extra-contratual a intentar contra a entidade gestora do aeroporto.

Vejamos ainda o seguinte caso. O passageiro, após entregar o bilhete ao funcionário da transportadora aérea, dirige-se, dentro do terminal do aeroporto, para o meio de transporte que o levará até à aeronave. Neste trajeto o passageiro sofre um acidente. Ora, não poderá ser indiferente, para efeitos de atribuição de responsabilidade, se tal transporte era assegurado por uma empresa diferente da transportadora ou se era assegurado pela própria transportadora- Só neste último caso a transportadora aérea teria a obrigação de vigilância, proteção e controlo – que, como veremos de seguida, será o critério por nós defendido para delimitar a operação de embarque.

De acordo com as duas últimas teorias a transportadora aérea seria responsável também neste último caso. Entendimento que, reitere-se, não é seguido por nós.

¹⁴⁴ Todas as teorias elencadas por GOEDHUIS, Daniel – *La Convention de Varsovie*, Haia, 1933, pp. 151 e ss. *Apud* CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional in* COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 445.

O mesmo poderá ser dito *mutatis mutandis* sobre a operação de desembarque em que o passageiro abandona a aeronave para se dirigir a pé para a zona onde levantará a sua bagagem. Se nesse circuito ocorrer um evento danoso também não poderá ser indiferente, para efeitos de responsabilidade do transportador, nos termos do artigo 17.º da Convenção de Montreal, qual foi o facto que deu causa ao dano.

Imagine-se, ainda que o passageiro ao dirigir-se a pé para a zona de bagagem contorna a aeronave de forma a colocar-se de costas para uma das turbinas e, em virtude de tal facto, é derrubado pelo ar propulsionado por estas, caindo ao chão e partindo um pulso. Parece-nos ser razoável atribuir responsabilidade à transportadora por violação do dever de vigilância e proteção que lhe incumbia durante a operação de desembarque.

O mesmo não poderia ser dito se, findo o circuito pedonal e chegado ao terminal onde irá levantar as bagagens, um passageiro é atropelado por veículo de transporte de pessoas com mobilidade reduzida, cuja gestão e propriedade pertença uma entidade autónoma no aeroporto. Neste exemplo, já não seria possível enquadrar o evento danoso no período da operação de desembarque pois o passageiro já não estaria sob a alçada e proteção do transportador aéreo, logo não faria sentido sancioná-lo. O evento danoso seria, deste modo, apenas enquadrável no regime da responsabilidade extra-contratual.

Face ao exposto, entendemos que para tentar delimitar uma operação desta natureza têm de ser tidos em conta diversos fatores como a estrutura do aeroporto, o controlo de circulação dos passageiros e os modos de acesso às aeronaves, nomeadamente se tais acessos estão estabelecidos através de mangas que interligam os hangares diretamente às aeronaves, se é necessário o transporte dos passageiros em veículos terrestres até à aeronave, ou se o acesso até à aeronave ou desta para a estrutura aeroportuária é pedonal.

Ora afigura-se bastante difícil enquadrar em alguma das teorias todos os fatores elencados. De facto, entendemos impossível que algum critério rígido, como os citados, tenha a capacidade de conter tantas variantes como as elencadas.

Ao invés de rigidez, propomos características como generalidade e abstração para a criação de um critério que casuisticamente consiga interpretar uma realidade mutável e em constante desenvolvimento.

A par de CALAIM LOURENÇO, entendemos que o critério determinante deverá ter por referência o período temporal durante o qual o passageiro está sujeito ao efetivo controlo,

vigilância e responsabilidade do transportador, com independência do local onde aquele se possa encontrar e da natureza das operações de transporte que concretamente estejam em curso¹⁴⁵.

Há que atender ao caso concreto para determinar se se verifica uma efetiva violação da obrigação de vigilância e proteção do passageiro, para efeitos do artigo 17.º da Convenção de Montreal, fazendo recair sobre a esfera jurídica do transportador aéreo a obrigação de indemnizar.

Em última análise, dir-se-á que a delimitação espaço-temporal das operações de embarque e desembarque, para efeitos de aplicação da responsabilidade consignada no artigo 17.º da Convenção de Montreal, deverá ser elaborada atendendo ao caso concreto, tendo presente o contrato de transporte aéreo celebrado com a transportadora aérea, e considerando, nomeadamente, as prestações a que esta está adstrita, bem como as operações em que o passageiro está sujeito ao seu controlo, vigilância e responsabilidade, sendo as diretrizes por si estipuladas, e, conseqüentemente, as decisões tomadas, o elemento que garante a segurança do passageiro.

4.2.1.4. Dos danos: a morte e a lesão física

Estudemos agora o dano como pressuposto essencial da responsabilidade do transportador aéreo, nos termos do artigo 17.º da Convenção de Montreal.

Cumpra concretizar quais os tipos de danos a que se reporta este tipo de responsabilidade. Recorrendo exclusivamente ao disposto no artigo *supra* citado, existe responsabilidade do transportador aéreo sempre que o dano decorrente do acidente resulte na morte do passageiro ou na lesão da sua integridade física¹⁴⁶.

Face ao artigo 17.º não se apresentam dúvidas quanto ao enquadramento dos casos de morte ou em que o passageiro sofra danos estritamente físicos.

¹⁴⁵ CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional* in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 447.

¹⁴⁶ *Vide* sobre esta temática NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 509 e ss.

Um pouco mais controversa se afigura a questão referente ao mesmo artigo permitir ou não a ressarcibilidade de danos estritamente morais¹⁴⁷.

Tal questão foi bastante debatida durante a Conferência Diplomática de Montreal, decorrida de 13 a 29 de maio de 1999, tendo sido delineadas duas grandes posições:

- a) Uma primeira que pugnava pela autonomia dos danos morais.
- b) Uma segunda posição defendia a sua ressarcibilidade na medida em que o dano moral fosse uma consequência da verificação de um do dano físico.

A impossibilidade de chegarem a consenso resultou na adoção do texto inicialmente proposto pelo Comité Jurídico da ICAO, com a recomendação de que caberia aos tribunais de cada Estado-Membro interpretar a norma de acordo com o seu direito interno^{148, 149}.

Recorde-se que o Protocolo de Guatemala de 1971 tinha sido aprovado em três idiomas autênticos (francês, inglês e espanhol), sendo que, em caso de dúvida, aplicar-se-ia a versão francesa. Ora, no texto constante no artigo 17.º, da Convenção de Varsóvia, alterado pelo Protocolo de Guatemala, era utilizada a expressão “lesão corporal” e nunca foi um verdadeiro entrave à ressarcibilidade dos danos morais, porquanto, no ordenamento jurídico francês “*lesion corporelle*” é interpretado pela doutrina e jurisprudência maioritária como um dano pessoal e, nessa medida, passível de incluir a ressarcibilidade dos danos morais¹⁵⁰. E, bem assim, também o Supremo Tribunal Federal dos Estados Unidos da

¹⁴⁷ Para uma reflexão profunda sobre a temática do dano moral *vide* ÁLVARO DIAS, João António – *Dano corporal, Quadro Epistemológico e Aspectos Ressarcitórios*, Almedina, Coimbra, 2001, p. 348 e ss.

¹⁴⁸ SILVA, Arnaldo – *Responsabilidade Civil no Direito Aéreo e Dano Moral*, in BACELAR GOUVEIA, Jorge (coord.) – *Estudos de Direito Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2007, pp. 77 e ss. – o Autor do artigo fez parte da delegação cabo-verdiana que participou no trabalho da Conferência Diplomática durante a qual foi aprovada a atual Convenção de Montreal.

¹⁴⁹ À mesma conclusão chega CALAIM LOURENÇO que defende que a ressarcibilidade dos danos morais deverá passar necessariamente pela articulação do regime convencional com o Direito interno da jurisdição chamada a pronunciar-se sobre o assunto. Os regimes convencionais estão longe de poderem ser considerados auto-suficientes, exigindo-se, frequentemente, a sua integração por disposições do direito nacional que os complementem. Daí que a própria denominação das Convenções de Varsóvia e Montreal esclareça que as mesmas visam a *unificação de certas regras* e não de todas - CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional* in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 453.

¹⁵⁰ *Vide* STANCULESCU, Dana in *Recovery for Mental Harm under Article 17 of the Warsaw Convention: An Interpretation of Lesion Corporelle*, 8 Hastings Int'l and Comp.L.Rev. 339, 347-350 (1985). – artigo citado pela jurisprudência americana para fundamentar a ressarcibilidade dos danos morais. Disponível em: <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/hasint8&div=22&cid=&page=>

América interpretou a expressão “*lesion corporelle*” para a sustentar a ressarcibilidade dos danos morais¹⁵¹.

O mesmo entendimento foi defendido pela delegação da Arábia Saudita, na Conferência Diplomática de Montreal, que se manifestou no sentido de evidenciar que na expressão árabe o termo “*bodily injury*” inclui também os danos morais, posição essa também adotada pela delegação da Síria, entre outros países árabes¹⁵².

É nosso entendimento que existem três configurações de danos morais atendíveis cuja análise deve ser feita separadamente, para efeitos de indemnização nos termos do artigo 17.º da Convenção de Montreal, a saber:

- a) Danos morais em consequência de lesões físicas¹⁵³ cuja aceitação está bastante generalizada tanto na doutrina como na jurisprudência internacional.
- b) Lesões físicas que sejam consequência de danos morais cuja aceitação não está generalizada mas que, em nosso entender, deverá ser abrangida nos termos e efeitos do artigo 17.º da Convenção de Montreal, sempre que seja estabelecida uma relação de causalidade adequada entre os danos morais sofridos, em virtude de acidente aéreo, e os danos físicos que se manifestaram posteriormente. No mesmo sentido afirma NEVES ALMEIDA que se tratam de situações em que o dano do foro psicológico puro se torna relevante pelas suas repercussões para além do intelecto, atingindo a integridade física da pessoa, bem jurídico este que a norma da Convenção visa proteger¹⁵⁴.¹⁵⁵

¹⁵¹ Vide Gary Ehrlich v. American Airlines, Inc., Floyd US, at 543, SCT. 1489 – vide <https://bulk.resource.org/courts.gov/c/F3/360/360.F3d.366.02-9462.html> (consultado em 04.07.2013)

¹⁵² SILVA, Arnaldo – *Responsabilidade Civil no Direito Aéreo e Dano Moral*, in BACELAR GOUVEIA, Jorge (coord.) – *Estudos de Direito Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2007, p. 78.

¹⁵³ Vide Rosmann v. Transworld Airlines Inc. e Burnett v. Transworld Airlines Inc. – em ambos foi sustentado pela jurisprudência norte-americana que a angústia sofrida pelos passageiros em virtude das lesões corporais deveria ser ressarcida – vide <http://www.jstor.org/discover/10.2307/2200213?uid=3738880&uid=2&uid=4&sid=21102144795493> e http://nm.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.19731213_0000012.DNM.htm/qx (consultado em 04.07.2013)

¹⁵⁴ NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 520.

¹⁵⁵ Vide Turturro v. Continental Airlines de 2001, em que o tribunal considerou que a situação de stress pós-traumático que o passageiro veio a sofrer em virtude de ter experienciado uma situação em que esteve próxima de morrer é argumento suficiente para indemnizar nos termos do artigo 17.º da Convenção de Montreal. No mesmo sentido, vide Hammond v. Bristow Helicopters Ltd. e King v. Bristow Helicopters Ltd. em que o tribunal decidiu no sentido de ressarcir de lesões física consequência de dano no foro psicológico, *in casu* a demandante desenvolveu uma úlcera de origem nervosa no aparelho digestivo – vide <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200102/ldjudgmt/jd020228/king-1.htm>.

c) Danos morais sem quaisquer consequências físicas tais como o estado de ansiedade, a angústia, o medo, enfado, que apenas relevam para efeitos de responsabilidade se implicarem uma alteração substancial do sistema nervoso a um nível tal que se repercuta em lesões físicas – situação que caberia na alínea anterior.

Concluimos, assim, que verificando-se um nexo causal¹⁵⁶ entre o acidente e as lesões físicas manifestadas, sejam elas resultado direto do acidente ou uma consequência dos danos morais sofridos, existe dever de indemnizar nos termos e efeitos do artigo 17.º da Convenção de Montreal, destarte o exercício final de interpretação das normas aplicáveis ao dano resultante de acidente aéreo deva ser da tutela do direito interno nacional competente à luz da *lex fori*.

Nesta senda, cabe tecer algumas considerações sobre o sistema português.

No ordenamento jurídico português, o Código Civil dispõe, no n.º 1, do artigo 496.º que “Na fixação da indemnização deve atender-se aos danos não patrimoniais que, pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito”. Hodiernamente a doutrina maioritária pronuncia-se no sentido de que os danos morais devem ser compensados de forma a oferecer à vítima uma forma de satisfação, atenuando o mal consumado. ANTUNES VARELA afirma que “*mais imoral e bem mais injusto é o resultado a que conduz a tese oposta, negando qualquer compensação a quem sofreu o dano (o qual pode ser bem mais grave do que muitos danos patrimoniais) e deixando absolutamente intacto o património do autor da lesão, a pretexto da dificuldade ou da impossibilidade de fixar o montante exato do prejuízo por ele causado*”¹⁵⁷.

Como última nota, não podemos deixar de mencionar a imposição do carácter reparatório ou compensatório que a indemnização deve assumir. O artigo 29.º da Convenção de Montreal assevera expressamente a impossibilidade de condenação das transportadoras

¹⁵⁶ Sobre a problemática do nexo de causalidade entre o facto e o dano e as diversas concepções existentes, nomeadamente da Teoria da Causalidade adequada *vide* MENEZES LEITÃO, Luís Manuel Teles – *Direito das Obrigações*, vol. I, 9ª edição, Almedina, Coimbra, 2010 p. 358 e ss.; ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de – *Direito das Obrigações*, 12ª edição revista e atualizada, Almedina, Coimbra, 2009, p. 605 e ss.

¹⁵⁷ ANTUNES VARELA, João de Matos – *Das Obrigações em Geral vol. I*, 8ª edição, Almedina, Coimbra, 1994, p. 615.; no mesmo sentido *vide* MENEZES LEITÃO, Luís Manuel Teles – *Direito das Obrigações*, vol. I, 9ª edição, Almedina, Coimbra, 2010, p. 349, “(...) a indemnização por danos não patrimoniais não elimina o dano sofrido, pelo menos permite atribuir ao lesado determinadas utilidades que lhe permitirão alguma compensação pela lesão sofrida sendo, em qualquer caso, melhor essa compensação que nenhuma”; ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de – *Direito das Obrigações*, 12ª edição revista e atualizada, Almedina, Coimbra, 2009, p. 599. “(...) os danos não patrimoniais, embora insusceptíveis de uma verdadeira e própria reparação ou indemnização, porque inavaliáveis pecuniariamente podem ser, em todo o caso, de algum modo compensados”.

aéreas ao pagamento de indemnizações punitivas, com fundamento em dano no transporte de pessoas, bagagens e mercadorias^{158 159}.

4.2.1.5. Nexo causal

Cumpra ainda referir como pressuposto da responsabilidade do transportador aéreo a existência de um nexos de causalidade entre o evento ocorrido e os danos verificados¹⁶⁰.

Elencámos *supra* quais os danos ressarcíveis à luz do artigo 17.º das Convenções, considerámos também que tais danos serão apenas da responsabilidade do transportador aéreo se forem passíveis de serem integrados no conceito de “acidente”.

Faltará, através de um exercício de exegese estabelecer o nexos de causalidade, ou seja, aferir se o acidente nos termos em que foi definido foi causa adequada para a verificação do dano.

4.2.2. Regime de responsabilidade

Como breve nota introdutória cumpre esclarecer que, como por diversas vezes foi enunciado, a Convenção de Varsóvia, assinada em 12 de Outubro de 1929, visa a unificação de determinadas normas relativas ao transporte aéreo internacional. A esta convenção e aos subsequentes convénios e protocolos modificativos é chamado o Sistema de Varsóvia.

¹⁵⁸ Não obstante a impossibilidade de aplicação de sanções punitivas é nosso entendimento que tal seria, possivelmente, o instituto que levaria as transportadoras aéreas a abster-se de adotar determinadas condutas como o transporte de pessoas e bagagens com o combustível mínimo e indispensável ao voo a que se propõem, considerando que quanto menor for o peso da aeronave menos combustível será gasto. Ora tal prática importa um risco notório que não se compadece com as estruturas normativas que regulam o transporte aéreo, facto agravado por acontecimentos noticiados que, em voos de companhias *low cost*, aeronaves foram obrigadas a aterrar de emergência antes do destino final por falta de combustível. *Vide* <http://www.tvi24.iol.pt/economiaempresas/ryanair-aterragens-de-emergencia-low-cost-aviacao-espanha/1368132-1728.html> (consultado em 08.07.2013).

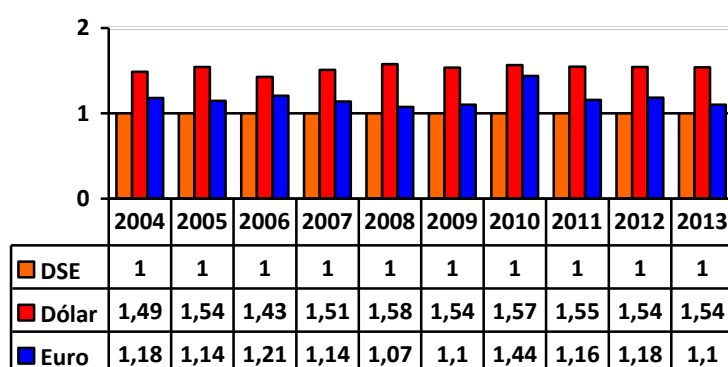
¹⁵⁹ *Vide* um dos casos mais mediáticos em que foram aplicados *punitive damages* à *Ford Motor Company* por esta ter detetado uma falha em toda uma gama de veículos e, ainda assim, ter decidido que seria mais rentável pagar indemnizações aos lesados, que sofressem danos em virtude de um acidente causado por essa falha, do que retirar todos os carros do mercado e reparar a falha - <https://sites.google.com/site/claytonpeplersonlineportfolio/home/academics/electives/buisness-law/legal-brief--grimshaw-v-ford-motor-company> (consultado em 04.07.13)

¹⁶⁰ Não pretendemos neste capítulo fazer uma abordagem extensiva do nexos causal mas tão-só estabelecer a ponte entre os elementos já enunciados.

Em 3 de novembro de 2003 entrou em vigor a Convenção de Montreal cujo objeto se relaciona igualmente com a unificação de determinadas normas relativas ao transporte aéreo internacional, consagrando um regime de responsabilidade do transportador aéreo renovado.

Os Estados que ratificaram a Convenção de Montreal regem-se pelas normas nela constantes, todos os outros, que se vincularam à Convenção de Varsóvia, e eventualmente aos convênios e protocolos modificativos, continuam a reger-se pelo sistema de responsabilidade consagrado nesta última.

Por forma a facilitar a relação dos valores indemnizatórios constantes nas convenções e regulamentos que passaremos a analisar, elaborámos uma tabela de correspondência entre o Direitos de Saque Especial, o Dólar e o Euro, com base nos dados dos últimos anos.



161

4.2.2.1. Convenção de Varsóvia

Na Convenção de Varsóvia foi adotado um regime de responsabilidade subjetiva com culpa presumida do transportador¹⁶². Tal subsunção retira-se da presunção que recai sobre o transportador através da qual este apenas se exonera da responsabilidade se conseguir provar que tomou todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo ou que lhe era

¹⁶¹ Tabela elaborada com os dados referentes ao primeiro dia útil de cada ano: 2 de janeiro de 2004, 3 de janeiro de 2005, 2 de janeiro de 2006, 2 de janeiro de 2007, 2 de janeiro de 2008, 2 de janeiro de 2009, 4 de janeiro de 2010, 3 de janeiro de 2011, 3 de janeiro de 2012 e 2 de janeiro de 2013. Dados observados em http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx (consultado no dia 17.06.2013)

¹⁶² GRAÇA TRIGO entende que “a faculdade do transportador se isentar de responsabilidade se revelou meramente teórica, uma vez que lhe é praticamente impossível provar a ausência de culpa. Deste modo, a responsabilidade civil do transportador por morte ou lesão corporal resultantes de acidente aproxima-se da natureza de responsabilidade objectiva” vide GRAÇA TRIGO, Maria – “Responsabilidade civil do transportador aéreo”, in *Direito e Justiça*, vol. XII, tomo 2, 1998.

impossível tomá-las, presunção esta que recai também sobre os seus funcionários e agentes^{163 164}.

Entendemos que para se admitir a exoneração à luz do *supra* 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 acidente para aferir das medidas que poderiam ter sido tomadas perante tais circunstancialismos e, de seguida, demonstrar que tomou as diligências que se mostrariam adequadas para o caso concreto¹⁶⁵. CALAIM LOURENÇO afirma que caso não sejam apuradas as causas do acidente, 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 Convenção¹⁶⁶.

Também assim o entendemos pois, em última análise, é ao transportador que cabe fazer prova de que tomou todas as *medidas necessárias*, o lesado tem apenas de provar o facto 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 contribuiu¹⁶⁷.

Em caso de morte, ferimento ou outra lesão corporal sofrida, o transportador é responsável até ao montante máximo de 125 mil francos¹⁶⁸ por passageiro¹⁶⁹. 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 indemnização extravasar o montante de 125 mil francos¹⁷⁰. Neste caso a prova que o transportador agiu com culpa ou dolo cabe ao demandante, como bem

¹⁶³ Cfr. n.º 1, artigo 20.º, da Convenção de Varsóvia, de 1929.

¹⁶⁴ Vide neste sentido Pinto de Carvalho, Luís Camargo – *Observações em Torno da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo* in “Revista do Advogado”, n.º 44, Outubro de 1994, pp. 46 e ss.

¹⁶⁵ Neste sentido vide CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional* in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 460.

¹⁶⁶ Neste sentido vide CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional* in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 461.

¹⁶⁷ Cfr. artigo 21.º, da Convenção de Varsóvia, de 1929.

¹⁶⁸ Tomando por base o valor de € 30/gramas de ouro que se registava a 2 de Julho de 2013 (com base nos dados fornecidos no sítio <http://www.goldprice.org/spot-gold.html>) podemos afirmar que 65,5mg de ouro, e igualmente 1 franco, equivalem a € 1,965. Assim sendo, 125.000 francos são € 245.625.

¹⁶⁹ Cfr. n.º 1, artigo 22.º, da Convenção de Varsóvia, de 1929.

¹⁷⁰ Cfr. n.º 1, artigo 25.º, da Convenção de Varsóvia, de 1929.

tem sustentado a jurisprudência nacional¹⁷¹ que, de acordo com as regras do ónus da prova, nomeadamente em homenagem ao n.º 2, do artigo 342.º, do Código Civil, atribui o ónus da prova àquele que invoca factos impeditivos, modificativos ou extintivos do direito invocado.

Se a transportadora permitir a entrada a bordo de um passageiro sem bilhete, também não terá direito a invocar quaisquer limitações ou exclusões da sua responsabilidade¹⁷².

Quanto à extinção do direito de ação, estabelece o artigo 29.º, da Convenção de Varsóvia, que a ação de responsabilidade deverá ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos a contar da chegada ao destino ou do dia em que a aeronave deveria ter chegado ou da interrupção do transporte. Discute-se se este prazo deve ser consagrado como sendo de caducidade, e nestes termos não se sujeita a interrupção e suspensão, ou se deve ser classificado como prescritivo, porquanto a tradução infeliz da Convenção é artilosa e abre espaço a diferentes interpretações.

Certo é que nas três línguas oficiais em que a Convenção foi redigida nenhuma se reporta a prazos prescritivos mas antes a prazos de propositura de ação¹⁷³.

A nossa jurisprudência tem sido unânime e coerente com a *ratio legis* da mesma norma, nas suas versões oficiais, afirmando que o prazo a que alude o n.º 1, do artigo 29.º, da Convenção de Varsóvia, visa garantir a segurança jurídica e não tem como objetivo sancionar a negligência do titular do direito, concluindo que se trata de um prazo de caducidade¹⁷⁴.

O Protocolo de Haia de 1955 foi o primeiro instrumento modificativo da Convenção de Varsóvia e embora tenham sido numerosas as alterações ao texto original, o sistema de

¹⁷¹ Vide Acórdão TRP, processo n.º 0320620 de 03.07.2003 que decidiu no sentido de não extravasar os limites da indemnização com o argumento de que no transporte aéreo, para ter direito a indemnização não sujeita aos limites a que se refere o artigo 22.º, da Convenção de Varsóvia, de 12 de Outubro de 1929, o ónus de alegação e prova de factos que integrem atuação dolosa ou negligência grosseira da transportadora cabe ao transportado; no mesmo sentido vide acórdão do TRP de 22.04.96 e Acórdão do TRL de 09.07.91, em <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/0/88a29f7fb86e097380256de4003f06b2?OpenDocument> (consultado a 01.07.2013)

¹⁷² Cfr. n.º 2, artigo 3.º, da Convenção de Varsóvia, de 1929.

¹⁷³ Na versão francesa optou-se pela expressão “*déchéance*”, na versão espanhola pela expressão “*bajo pena de caducidad*” e na versão inglesa “*shall be extinguished*” – expressões que remetem para a caducidade e não para a prescrição.

¹⁷⁴ Vide Acórdão do TRL, processo n.º 00123112, de 07.02.2002, relator Silva pereira – em <https://www.google.pt/search?q=acordao+do+stj+de+28-05-1988&oq=acordao+do+stj+de+28-05-1988&aqs=chrome.69i57.16049j0&sourceid=chrome&ie=UTF-8> (consultado a 02.07.2013)

responsabilidade do transportador aéreo manteve-se praticamente intacto. Cumpre, assim, assinalar as principais alterações:

- a) É excluída a exoneração que constava no n.º 2, do artigo 20.º, da Convenção de Varsóvia, para o transporte de bagagens e mercadorias;
- b) Os limites de indemnização são elevados para 250 mil francos, em caso de morte ou lesão corporal;
- c) É estendida a responsabilidade do transportador, aos agentes que se encontrem no exercício das suas funções, aplicando-se o mesmo regime caso tenham agido com dolo;
- d) É eliminada a equiparação do conceito de dolo ao conceito de culpa que constava no artigo 25.^{o175}.

Por fim, a Convenção de Varsóvia alterada pelo Protocolo de Haia aplicar-se-á sempre que o transporte se efetue entre dois Estados signatários do Protocolo. Quando um dos Estados for parte apenas na Convenção de Varsóvia e o outro tiver ratificado o Protocolo de Haia, aplicar-se-ão as normas da primeira, na versão originária. O Protocolo de Haia vinculará, ainda, quando o transporte se efetue entre dois locais situados no território de um mesmo Estado que seja parte no Protocolo, sempre que se tenha convencionado uma escala em território de um Estado terceiro¹⁷⁶.

4.2.2.2. Convenção de Montreal

O regime da responsabilidade adotado na Convenção de Montreal apresenta como fonte de inspiração tanto o Protocolo de Guatemala de 1971 como o Regulamento CE n.º 2027/97, que merecerá tratamento no capítulo seguinte.

¹⁷⁵ A este respeito, com maior desenvolvimento, *vide* CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do Transportador Aéreo Internacional* in COSTA GOMES, M. Januário - Temas de direito dos transportes, Almedina, Coimbra, 2010, p. 469.

¹⁷⁶ JUGLART, MICHEL, EMMANUEL DU PONTAVICE, JACQUELINE DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, GEORGETTE M. MILLER – *Traité de Droit Aérien*, Tome 1, L.G.D.J., Paris, 1989, pp. 1027 e ss. *Apud* CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional* in COSTA GOMES, M. Januário - Temas de Direito dos transportes, Almedina, Coimbra, 2010, p. 481.

Este regime apresenta um sistema indemnizatório dividido em dois escalões. Um primeiro escalão em que o transportador aéreo responde independentemente de culpa, num regime de responsabilidade objetiva limitada ao montante de 113.100 mil DSE¹⁷⁷ por passageiro.

O transportador poderá, neste escalão, 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 dano¹⁷⁸.

Num segundo escalão o transportador poderá ser responsabilizado, por danos provenientes da morte ou lesão dos passageiros, em montante superior aos limite de 113.100 DSE, exceto se provar que, por um lado, tais danos não foram causados por ato ou omissão, na forma dolosa ou negligente, do transportador ou dos seus funcionário e agentes, ou por outro lado, que tais danos foram causados exclusivamente por ato ou omissão, na forma dolosa ou negligente, de terceiro¹⁷⁹.

Pergunta-se qual é a então a grande diferença do regime de responsabilidade constante no artigo 17.º, da Convenção de Varsóvia, e no artigo 17.º, da Convenção de Montreal?

A resposta prende-se com o facto 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.

No primeiro regime, o transportador exonera-se 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 estendiam aos seus agentes e funcionários. Se tal prova não fosse feita o transportador responderia dentro dos limites convencionados¹⁸⁰. 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.

¹⁷⁷ O montante de 100 mil DSE presente no n.º 1, do artigo 21.º, da Convenção de Montreal, foi atualizado pela ICAO para 113.100 DSE, de acordo com o artigo 24.º, com efeitos imediatos a partir de 30 de dezembro de 2009 – *vide* documento integral no sítio: http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf (consultado em 02.07.2012).

¹⁷⁸ Cfr. artigo 20.º, da Convenção de Montreal, de 1999.

¹⁷⁹ Cfr. n.º 1 e n.º 2, do artigo 21.º, da Convenção de Montreal, de 1999.

¹⁸⁰ 125 mil francos no caso de se aplicar a Convenção de Varsóvia ou 250 mil francos caso se aplique a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo de Haia de 1955.

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 de 113.100 DSE¹⁸¹. 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.

4.2.2.3. Regime comunitário

O regime comunitário da responsabilidade do transportador aéreo pelo transporte de passageiros e bagagem está regulado no Regulamento CE n.º 2027/97¹⁸². O âmbito material deste regime é aferido pelo facto de a transportadora aérea, que se pretende responsabilizar, ser comunitária. De acordo com a alínea b), do artigo 2.º, do referido Regulamento, uma transportadora é considerada comunitária se for titular de uma licença de exploração válida emitida para um Estado-Membro nos termos do Regulamento CE n.º 2407/92.

Revelando-se, para efeitos de aplicação deste regulamento, irrelevante se o voo é internacional ou doméstico.

No que diz respeito ao regime de responsabilidade do transportador por danos a passageiros e bagagem, a versão original do regulamento foi modificada no sentido de uniformizar o regime da responsabilidade do transportador aéreo, remetendo, o novo texto do regulamento, para o regime consagrado na Convenção de Montreal¹⁸³:

*“A responsabilidade das transportadoras aéreas comunitárias relativamente aos passageiros e à sua bagagem regula-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade”*¹⁸⁴

Nos mesmos termos do artigo 50.º, da Convenção de Montreal, é exigido que o transportador aéreo esteja munido de um seguro válido, de acordo com o disposto no

¹⁸¹ Montante que corresponde a sensivelmente € 125000.

¹⁸² Alterado pelo Regulamento CE n.º 889/91.

¹⁸³ No considerando n.º 6 do Regulamento n.º 889/2002 é manifestada a ideia de que existia uma necessidade de uniformização dos regimes de responsabilidade do transportador aéreo internacional alinhando o sistema de responsabilidade comunitário com o consagrado na Convenção de Montreal.

¹⁸⁴ Cfr. n.º 1, do artigo 3.º, do Regulamento CE n.º 2407/92.

Regulamento CEE n.º 2407/92, com vista a salvaguardar a garantia de que os lesados recebem indemnizações adequadas aos critérios estabelecidos no Regulamento CE n.º 2407/92.

Em caso de dano, o transportador tem 15 dias, após determinar a identidade da pessoa com direito à indemnização, para adiantar uma quantia – *advance payment* - que permita fazer face a necessidades económicas imediatas, em montante proporcional ao dano verificado que não ultrapassará os 15000 DSE¹⁸⁵ em caso de morte.

Cumprir ter em atenção as seguintes prerrogativas em relação a este adiantamento:

- a) Não determina que o transportador aéreo reconheça qualquer tipo de responsabilidade perante os danos verificados;
- b) Caso se venha a apurar a responsabilidade do transportador aéreo, a quantia paga a título de adiantamento será deduzido ao montante total da indemnização.
- c) A quantia oferecida, a título de adiantamento, apenas terá de ser restituída na medida em que o transportador aéreo prove que a conduta, negligente ou dolosa, do passageiro lesado contribuiu para a verificação do dano¹⁸⁶; ou se se provar que a pessoa a quem foi pago o adiantamento não tinha direito a exigir a indemnização.

De acordo com o disposto no regulamento, deverá o transportador fornecer aos passageiros todas as informações relativas às normas reguladoras da responsabilidade em caso de morte ou lesão dos passageiros e nos casos de destruição, perda ou atraso da entrega da bagagem, bem como do prazo que dispõem para exercer os seus direitos contra o transportador¹⁸⁷.

¹⁸⁵ Montante correspondente a sensivelmente € 16500.

¹⁸⁶ Cfr. n.º 1 e 3, do artigo 3.º conjugado com o n.º 3, do artigo 5.º, ambos do Regulamento CE n.º 2407/92.

¹⁸⁷ *Vide*, a título de exemplo, as *Condições de Contrato e Outros Avisos Importantes*, documento que a IATA disponibiliza no sítio <http://www.iatatravelcentre.com/e-ticket-notice/General/Portuguese/> (consultado em 03.07.2013) e cujo teor deve ser reproduzido nos bilhetes eletrónicos.

4.3. Indemnização e assistência aos passageiros dos transportes aéreos

4.3.1. Regime comunitário

A recusa de embarque, o cancelamento e atraso dos voos são fenómenos presentes na atividade comercial de exploração dos céus para os quais se demanda tratamento atualizado e adequado às necessidades dos passageiros, pois que a suprema necessidade das transportadoras aéreas em manterem os seus voos com plena ocupação continua a ser suplantada pelos inconvenientes e transtornos sentidos pelos passageiros quando, minutos antes do voo, tomam conhecimento de que não vão poder embarcar.

A 17 de fevereiro de 2005, entrou em vigor¹⁸⁸ o Regulamento CE n.º 261/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, que passou a estabelecer as regras comuns para a indemnização aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos, revogando assim o Regulamento CEE n.º 295/91.

Este novo Regulamento tinha como objetivo elevar os níveis de proteção já estabelecidos no Regulamento CEE n.º 295/91, quer reforçando os direitos dos passageiros, quer garantindo que as transportadoras aéreas operavam em condições harmonizadas num mercado liberalizado.

Antes de entrarmos em pormenores quanto a cada um dos regimes revelam-se, desde já, alguns dos aspetos gerais, com maior destaque neste:

- a) A transportadora aérea que recuse, cancele ou atrase um voo está obrigada a distribuir um impresso com as regras de indemnização e de assistência constantes no regulamento em análise, aplicando métodos alternativos adequados aos invisuais e deficientes visuais¹⁸⁹;
- b) A possibilidade de ser reclamada uma indemnização suplementar nos casos em que o passageiro se veja forçado a ceder o seu lugar¹⁹⁰;

¹⁸⁸ Cfr. Artigo 19.º do Regulamento n.º 261/2004.

¹⁸⁹ Cfr. Alínea i), do artigo 2.º, artigo 9.º e artigo 14.º, do Regulamento n.º 261/2004.

¹⁹⁰ Cfr. Artigo 12.º, do Regulamento n.º 261/2004.

- c) O reconhecimento do direito de regresso das transportadoras contra terceiros e de operadoras turísticas e terceiros, que não sejam passageiros, contra transportadoras aéreas no âmbito de contratos de transporte aéreo que tenham celebrado¹⁹¹;
- d) Obrigação de cada Estado-Membro designar um organismo responsável pela execução deste regulamento, com competência para receber queixas sobre alegadas infrações às normas que encerra¹⁹²;
- e) A aplicação do regulamento exclusivamente a passageiros transportados em aeronaves motorizadas de asa fixa¹⁹³;
- f) É excluído do âmbito de aplicação do regulamento os passageiros de viagens gratuitas ou com tarifa reduzida não disponível, direta ou indiretamente, ao público. Aplicando-se, não obstante, aos passageiros com bilhetes emitidos no âmbito de um programa de passageiro frequente ou de outro programa comercial de uma transportadora aérea ou de um operador turístico¹⁹⁴;
- g) Por fim, todos os direitos dos passageiros constantes no regulamento são garantidos por uma cláusula de proibição de exclusão e/ou limitação desses mesmos direitos por qualquer meio¹⁹⁵.

Tendo em conta que o Regulamento n.º 261/2004 regula as situações de recusa de embarque, cancelamento e atraso considerável do voo, passemos a analisar individualmente cada um dos seus regimes de forma pormenorizada.

4.3.1.1. Recusa de Embarque

A liberalização do transporte aéreo na Europa teve como consequência direta um aumento da oferta e da concorrência entre transportadoras aéreas europeias. A criação do mercado único veio permitir às transportadoras aéreas europeias o livre acesso a todas as rotas europeias originando um crescimento massivo desta atividade.

¹⁹¹ Cfr. Artigo 13.º, do Regulamento n.º 261/2004.

¹⁹² Cfr. n.º 1 e n.º 2, do artigo 16.º, do Regulamento n.º 261/2004.

¹⁹³ Cfr. n.º 4, do artigo 3.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

¹⁹⁴ Cfr. n.º 3, do artigo 3.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

¹⁹⁵ Cfr. artigo 15.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

Porém, a qualidade dos serviços prestados não acompanhou a evolução do mercado, nomeadamente no que diz respeito aos direitos dos passageiros em caso de recusa de embarque, de cancelamento de voos e de atrasos de longa duração¹⁹⁶.

Assim, considerando que era fundamental criar medidas comuns no domínio da proteção dos interesses dos utentes dos transportes aéreos, de forma a garantir um desenvolvimento harmonioso de um sector em evidente crescimento, foi adotado o Regulamento CEE n.º 295/91, do Conselho, de 4 de fevereiro, que estabeleceu regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares.

Estas regras tinham como âmbito de aplicação os passageiros recusados num voo regular sobrerreservado¹⁹⁷ – fenómeno de *overbooking*¹⁹⁸ – para o qual dispunham de um bilhete válido e com reserva confirmada, com partida de um aeroporto situado no território de um Estado-membro e sujeito às disposições do Tratado de Roma, qualquer que fosse o Estado em que a transportadora aérea se encontrasse estabelecida, a nacionalidade do passageiro e o local de destino¹⁹⁹.

Este regulamento previa que o passageiro, em caso de recusa de embarque por voo sobrerreservado, tivesse o direito a escolher entre²⁰⁰:

- a) O reembolso sem penalização do preço do bilhete correspondente à parte da viagem não efetuada;
- b) O reencaminhamento no mais curto prazo para o destino final; ou
- c) O reencaminhamento numa data posterior da conveniência do passageiro.

Independentemente da escolha que o passageiro fizesse, o passageiro teria direito a exigir à transportadora, imediatamente após a recusa do embarque, uma compensação mínima correspondente a²⁰¹:

¹⁹⁶ RODRIGUES, Gualdino – *A Proteção Jurídica do Passageiro aéreo*, in AZEVEDO JUNIOR, António, et al. – *Textos de Direito Aéreo*, Dislivro, Lisboa, 2003, p. 61.

¹⁹⁷ “*A sobrerreserva é a aceitação consciente, por parte do transportador aéreo, de reservas superiores ao número total de lugares disponíveis no avião*” vide RAMOS ALVES, Hugo in MOURA VICENTE, Dário - *Estudos de Direito Aéreo*, Coimbra Editora, Coimbra, 2012.

¹⁹⁸ Para maiores desenvolvimentos nesta matéria vide RODRIGUES, Gualdino – *A Proteção Jurídica do Passageiro aéreo* in AZEVEDO JUNIOR, António, et al. – *Textos de Direito Aéreo*, Dislivro, Lisboa, 2003, p. 68. e ss.

¹⁹⁹ Cfr. artigo 1.º do Regulamento CEE n.º 295/91, de 4 de fevereiro de 1991.

²⁰⁰ Cfr. n.º1, do artigo 4.º do Regulamento CEE n.º 295/91, de 4 de fevereiro de 1991.

- a) 150 ecus²⁰² para voos até 3500 quilómetros;
- b) 300 ecus para os voos de mais de 3500 quilómetros, tendo em conta o destino final previsto no bilhete.

Tais compensações poderiam ser pagas em numerário ou, com o acordo dos passageiros, em títulos de viagem e/ou noutros serviços.²⁰³

As compensações seriam reduzidas para metade se a transportadora reencaminhasse os passageiros até ao destino final noutro voo cuja hora de chegada não ultrapassasse, para além da hora programada de chegada inicialmente contratada, duas horas, no caso de ligações até 3500 quilómetros, e quatro horas, no caso de ligações de mais de 3500 quilómetros.²⁰⁴

Além de todos os direitos enunciados, ao passageiro era ainda garantido a título gratuito²⁰⁵:

- a) O custo de uma chamada telefónica e/ou de mensagem de telex/telefax para o local de destino;
- b) Refeições e bebidas em proporção razoável ao tempo de espera; e
- c) Alojamento num hotel no caso de bloqueamento dos passageiros por uma ou várias noites.

Referidos os mais importantes direitos dos passageiros, importa ainda referir que as transportadoras aéreas tinham a obrigação de fornecer aos passageiros lesados um impresso onde constassem as regras de compensação por embarque recusado.²⁰⁶

Este regulamento viria, mais tarde, a ser revogado pelo Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro, que, entre matérias como o cancelamento e o atraso considerável dos voos, passou a estabelecer as normas reguladoras para casos de recusa de embarque.

Este novo regime teve por base o reconhecimento de que o Regulamento n.º 295/91 oferecia um nível básico de proteção para os passageiros, porquanto o número de

²⁰¹ Cfr. n.º 2, do artigo 4.º do Regulamento CEE n.º 295/91, de 4 de fevereiro de 1991.

²⁰² Ecu ou *European Currency Unit* foi a moeda europeia até a 1 de janeiro de 1999, data em que foi substituída pelo Euro com uma equivalência de 1 Ecu = 1 Euro.

²⁰³ Cfr. n.º 6, do artigo 4.º do Regulamento CEE n.º 295/91, de 4 de fevereiro de 1991.

²⁰⁴ Cfr. n.º 3, do artigo 4.º do Regulamento CEE n.º 295/91, de 4 de fevereiro de 1991.

²⁰⁵ Cfr. artigo 6.º do Regulamento CEE n.º 295/91, de 4 de fevereiro de 1991.

²⁰⁶ Cfr. artigo 8.º do Regulamento CEE n.º 295/91, de 4 de fevereiro de 1991.

passageiros a quem era recusado o embarque contra a sua vontade continuava a ser demasiado elevado.

Através da análise do comportamento do mercado, o novo regulamento surge como uma tentativa de elevar os padrões de proteção já consagrados atacando este fenómeno de um ângulo diferente.

Neste sentido, o âmbito de aplicação do regulamento foi alargado tendo como destinatários não só os passageiros de voos com partida de aeroporto situado no território de um Estado-membro, mas também aos passageiros de voos operados por companhias aéreas comunitárias a partir de países terceiros com destino a aeroporto situado no território de um Estado-membro, a menos que tivesse, recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro.²⁰⁷ Aplicando-se não apenas a voos regulares mas também a voos não regulares.

Como pressupostos da aplicação deste regime é necessário que os passageiros tenham uma reserva confirmada para o voo em questão e, salvo o caso de cancelamento previsto no artigo 5.º do regulamento vindo de referir, se apresentem para embarque com a antecedência indicada pela transportadora aérea, pelo operador turístico ou pelo agente, ou, caso não tenha sido indicada nenhuma a hora, com 45 minutos de antecedência relativamente ao voo²⁰⁸.

Por outro lado, o regulamento aplica-se ainda a passageiros que tenham sido transferidos, por uma transportadora aérea ou um operador turístico, de voo para o qual tinham reserva para outro voo²⁰⁹.

Face ao *supra* exposto, quando um passageiro preencha os pressupostos indicados, deverá a transportadora aérea operadora, em primeiro lugar, apelar aos passageiros que se voluntariem a ceder as suas reservas a troco de compensações, em condições a acordar entre o passageiro voluntário e o transportador aéreo. Caso existam voluntários suficientes que possibilitem que os restantes passageiros, com reserva confirmada, embarquem, não

²⁰⁷ Cfr. alínea b), do artigo 1.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

²⁰⁸ Cfr. alínea a), do artigo 2.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

²⁰⁹ Cfr. alínea b), do artigo 2.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

existirá recusa de embarque. Caso os voluntários sejam insuficientes a transportadora terá de recusar os passageiros na medida em que excedam o limite de lugares²¹⁰.

Se for recusado o embarque a um passageiro contra a sua vontade, a transportadora aérea deverá indemnizá-lo imediatamente nos termos do artigo 7.º, do regulamento vindo de referir, reembolsar ou reencaminhá-lo de acordo com o disposto no artigo 8.º, e deverá, ainda, prestar assistência nos termos do artigo 9.º, do mesmo regulamento.²¹¹

No artigo 7.º do regulamento está regulado o *quantum* indemnizatório com que as transportadoras aéreas deverão prontamente compensar os passageiros em caso de recusa de embarque, montantes que se passam a expor:

- a) 250 euros para todos os voos até 1500 quilómetros;
- b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros;
- c) 600 euros para todos os voos não abrangidos nas alíneas a) e b).

Por forma a determinar a distância a considerar, deverá tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora contratada devido à recusa de embarque.

Nos casos em que o passageiro seja reencaminhado, pela transportadora aérea, para o destino final previsto, por intermédio de outros voos, e a hora de chegada não exceda a hora do voo originalmente reservado:

- a) Em duas horas para todos os voos até 1500 quilómetros; ou
- b) Em três horas para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros; ou
- c) Em quatro horas para todos os voos não abrangidos nas alíneas a) e b),

a transportadora aérea poderá reduzir as compensações *supra* referidas em metade que, em todo o caso, deverão ser liquidadas em numerário, através de transferência bancária, de

²¹⁰ Cfr. artigo 4.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

²¹¹ Idem.

ordens de pagamento bancário, de cheques bancários ou, com o acordo do passageiro, por outros modos alternativos de pagamento²¹².

O artigo 9.º refere-se à assistência a que a transportadora se deverá obrigar e em pouco alterou o regime consagrado no artigo 6.º, do já revogado Regulamento CEE n.º 295/91, *supra* referido, acrescentando apenas, no seu n.º 3, que na aplicação do disposto no artigo, a transportadora aérea, deverá prestar especial atenção às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida²¹³ e aos seus acompanhantes, bem como às necessidades das crianças não acompanhadas por adultos.

Além dos motivos expostos, a transportadora poderá sempre recusar o embarque de um passageiro quando existam motivos de saúde²¹⁴, de segurança ou pela falta da documentação necessária²¹⁵.

4.3.1.2. Cancelamento do voo

O Regulamento CEE n.º 295/91 não regulava esta matéria. Não obstante, a Comissão Europeia reconheceu, mais tarde, que o fenómeno do cancelamento dos voos era um fator que causava aos passageiros aéreos avultados prejuízos e inconvenientes e que, como tal, deveria ser objeto de regulamentação.

Nesta senda, veio o regime constante do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, contemplar normas aplicáveis a este tipo de situações.

Este regulamento estabeleceu um regime protecionista para o passageiro em casos de cancelamento do voo prevendo adequados modos de compensação, contudo, foi tido em consideração o fato de os cancelamentos dos voos assentarem, por vezes, em causas de força maior que, obviamente, fogem ao controlo das transportadoras aéreas.

Nessa medida, dispõe o n.º3, do artigo 4.º, que desonera a transportadora da obrigação de indemnizar nos termos do artigo 7.º, se provar que o cancelamento se ficou a dever a

²¹² Tais como vales de oferta ou prestações de outros serviços - cfr. artigo 7.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

²¹³ Sobre esta matéria *vide* especificamente o Regulamento CE n.º 1107/2006, de 5 de julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo.

²¹⁴ Atente-se, a título de exemplo, ao caso de passageiros que embarquem em longos voos com necessidade de atenção médica premente e que a bordo do avião não poderá ser oferecida.

²¹⁵ Cfr. alínea j), do artigo 2.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que a transportadora tivesse tomado todas as medidas razoáveis.

Neste sentido, deve atender-se ainda à alínea c), do n.º 1, do artigo 5.º, que desobriga a transportadora aérea do pagamento de indemnização nos termos do artigo 7.º em três casos, a saber:

- a) Quando os passageiros tiverem sido informados do cancelamento do voo pelo menos duas semanas antes da hora acordada; ou
- b) Quando os passageiros tiverem sido informados do cancelamento no período que medeia as duas semanas e os sete dias antes da hora acordada para a partida e lhes tiver sido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora acordada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora acordada de chegada; ou
- c) Quando os passageiros tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora acordada para a partida e lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora acordada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora acordada para a chegada.

Caso não se verifique nenhuma das situações *supra* mencionadas e a transportadora não consiga provar que o cancelamento do voo se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas de acordo com as medidas razoáveis ao seu alcance, os passageiros, perante o cancelamento do voo, têm direito *mutatis mutandis* a tudo quanto foi referido para os casos de recusa de embarque, nomeadamente, o direito a indemnização, o direito a reembolso ou reencaminhamento e o direito a assistência, direitos esses constantes, respetivamente, nos artigos 7.º, 8.º e 9.º do regulamento²¹⁶.

4.3.1.3. Atraso considerável do voo

Também esta matéria não era considerada no regime do Regulamento CEE n.º 295/91.

²¹⁶ Cfr. artigo 5.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

Se é verdade que os inconvenientes e prejuízos causados aos passageiros aéreos pelos atrasos de longa duração dos voos são, por vezes, idênticos aos causados pela recusa de embarque ou pelo cancelamento de voos, a verdade é que não foi estabelecido um regime idêntico de proteção do passageiro. A Comissão assim o entendeu por acreditar que, ao contrário da recusa de embarque e cancelamento do voo, a transportadora – ou o operador turístico – nem sempre é responsável pelo atraso dos voos ou, pelo menos, a única responsável porquanto os atrasos resultam, em grande maioria, de problemas de gestão do tráfego aéreo ou de falta da capacidade dos aeroportos²¹⁷.

Não obstante, o regime consagrado no novo regulamento salvaguarda um nível de assistência básica para os passageiros cujos voos sofram um atraso prolongado.

Assim, nos termos do artigo 6.º do novo regulamento, quando for previsível que determinado voo vai sofrer um atraso, relativamente à hora estipulada de partida, de:

- a) No mínimo duas horas para quaisquer voos cujo percurso seja inferior a 1500 quilómetros; ou
- b) No mínimo três horas para quaisquer voos intracomunitários cujo percurso seja superior a 1500 quilómetros; ou
- c) No mínimo três horas para quaisquer voos cujo percurso seja entre 1500 quilómetros e 3000 quilómetros; ou
- d) No mínimo quatro horas para quaisquer outros voos não contemplados nas alíneas anteriores;

Em todos estes casos a transportadora deverá oferecer aos passageiros refeições e bebidas em proporção razoável com o tempo de espera, bem como duas chamadas telefónicas, telexes, mensagens via fax ou mensagens por correio eletrónico²¹⁸.

Quando, em virtude de atraso do voo, a partida seja, pelo menos, no dia posterior ao do dia estipulado, deverá a transportadora providenciar alojamento em hotel, ou instalações equiparadas, durante o tempo necessário, bem como transporte para o local de alojamento e de volta para o aeroporto sempre que tal se afigure necessário.

²¹⁷ RODRIGUES, Gualdino – *A Protecção Jurídica do Passageiro aéreo in AZEVEDO JUNIOR, António, et al. – Textos de Direito Aéreo*, Dislivro, Lisboa, 2003, p.90.

²¹⁸ Cfr. conjugação do n.º 1, do artigo 6.º com a alínea a), do n.º 1 e n.º 2, do artigo 9.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

Em todo o caso, sempre que o atraso seja de, pelo menos, quatro horas deverá a transportadora aérea operadora prover refeições e bebidas aos passageiros em proporção razoável e adequada ao tempo de espera.

Por fim, e nas condições já *supra* indicadas, deverá a transportadora, em caso de aplicação do artigo 9.º, relativo ao direito de assistência dos passageiros, ter presente e oferecer uma especial atenção às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida e de quaisquer acompanhantes seus, bem como às necessidades das crianças não acompanhadas.

4.3.1.4. Colocação em classe distinta da contratada

Por forma a evitar o recurso à recusa de embarque, a transportadora aérea operadora apelará, como foi *supra* explanado no ponto 4.3.1.1., a passageiros voluntários que não se importem de ceder o seu lugar em prole de outros passageiros com reserva para o mesmo voo. Neste âmbito, poderão surgir casos em seja solicitado a passageiros, com título válido em classe inferior, que passem para uma classe superior àquela que contrataram, ou vice-versa.

O legislador comunitário teve em consideração tais factos tecendo, no artigo 10.º do regulamento, que ao passageiro que for solicitado para efetuar a viagem numa classe superior à que contratou não pode ser exigido qualquer pagamento suplementar. Pelo contrário, se for solicitado a um passageiro que efetue a viagem numa classe inferior à que contratou a transportadora terá de o reembolsar²¹⁹, no prazo de sete dias, de acordo com os seguintes critérios:

- a) 30% do valor do bilhete em voos cujo percurso seja inferior a 1500 quilómetros; ou
- b) 50% do valor do bilhete em voos intracomunitários cujo percurso seja superior a 1500 quilómetros, salvo os voos entre o território europeu dos Estados-Membros e os departamentos ultramarinos franceses, e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros; ou

²¹⁹ Em respeito às modalidades de pagamento previstas no n.º 3, do artigo 7.º, do Regulamento CE n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004.

c) 75% do valor do bilhete em voos não abrangidos nas alíneas anteriores, incluindo voos entre o território europeu dos Estados-Membros e os departamentos ultramarinos franceses.

4.3.2. Regimes de Varsóvia e Montreal

O atraso na execução do contrato de transporte é, para efeitos todos os efeitos, uma causa de responsabilidade do transportador aéreo. No entanto, apenas assume relevância se se verificar à chegada^{220, 221}.

Se o transportador, num voo com duração total de 18 horas, parte do aeroporto duas horas depois da hora estipulada mas chega ao destino na hora marcada, não existe uma razão para sancionar o transportador aéreo visto que o interesse do passageiro foi integralmente satisfeito.

Diferentemente acontecerá se for cancelado o voo ou se for recusado ao passageiro o seu embarque na aeronave, sem que sejam oferecidas, pelo transportador aos passageiros, quaisquer alternativas.

A recusa de embarque ou cancelamento do voo constituem um incumprimento contratual que não tem previsão normativa nas Convenções de Varsóvia e Montreal. Pergunta-se assim como poderá o passageiro ser ressarcido em virtude de tal inadimplemento?

Nos casos em que seja recusado o embarque a um passageiro, devido a excesso de reservas – sobrerreserva –, ou em que um voo seja cancelado, não existindo o reencaminhamento do passageiro para outros voos ou não sendo oferecidas alternativas que sirvam os interesses do passageiro, entendemos que a via para o ressarcimento é a aplicação da lei nacional competente.

Como anteriormente foi mencionado, tanto a Convenção de Varsóvia de 1929, como a Convenção de Montreal de 1999, consagram cláusulas de exclusividade quanto às matérias

²²⁰ Também neste sentido *vide* CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional* in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 460 – que se manifesta no sentido em que “a pontualidade aferir-se-á pelo reencontro cronológico entre o horário previsto de chegada e o momento efetivo em que ela se verifica”.

²²¹ Com especial aprofundamento na matéria do *overbooking* *vide* TOMÁS BAGANHA, José – «*Overbooking*»: Uma Modalidade singular de incumprimento do contrato de transporte aéreo de passageiros in “Revista de Administração Pública de Macau”, n.º 37, Vol. X, 3ª de 1997, pp. 823 e ss.

abrangidas pelo seu âmbito material. Ora, não sendo a matéria em análise regulada por nenhum dos textos dos referidos convénios, é necessário recorrer à lei nacional e tal significa sem a sujeição às condições e limites de responsabilidade do transportador previstos em tais Convenções²²².

Na medida em que se verifiquem situações de cancelamento do voo ou de recusa de embarque sem quaisquer alternativas para o passageiro, estaremos perante um incumprimento contratual que apenas poderá ser julgada à luz do regime do estado competente.

O mesmo não se poderá dizer quando se configurem situações em que, pese embora se verifique o cancelamento do voo ou a recusa de embarque, sejam propostas alternativas ao passageiro em voos posteriores. Nestes casos estaremos perante um atraso na execução do contrato cujo tratamento se encontra espelhado nas convenções vindas de referir²²³ e cuja exclusividade impede a aplicação de quaisquer outros regimes nacionais para as Altas Partes Contratantes.

O artigo 19.º, de ambas as Convenções é claro no seu texto ao afirmar que o transportador aéreo apenas poderá ser responsabilizado pelo “prejuízo” superveniente do atraso na execução do contrato. Assim sendo, o atraso não se reconduz *per se* ao direito de ser indemnizado, é necessário que o atraso tenha originado um dano.

Já não é, o mesmo artigo, tão claro no seu texto quanto ao significado que quis imprimir ao conceito de atraso. Pergunta-se qual o critério aplicável? Um atraso de 15 minutos será menos relevante que um atraso de 40 minutos?

É nosso entendimento que se o legislador quis sancionar o transportador aéreo caso resultem prejuízos para o passageiro, o tempo de atraso apenas poderá relevar na medida em que se pretenda demonstrar os danos supervenientes desse mesmo atraso.

Aplicando-se este entendimento à prática poderíamos ter um voo cujo atraso de 15 minutos à chegada do aeroporto de Frankfurt, em que fazia escala, resultou na impossibilidade do passageiro embarcar no avião para a Bélgica, que era o seu destino final.

²²² NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 533.

²²³ *Vide* artigo 19.º de ambas as Convenções.

Por outro lado, um passageiro que é obrigado a esperar mais de 45 minutos no aeroporto para poder embarcar, além da hora estipulada, poderá não sofrer quaisquer danos.

O critério deverá, pelos argumentos *supra* expostos, ser objetivo e não com base em conceitos subjetivos – de razoabilidade – que não atendam à concreta realidade dos danos que possam advir do fenómeno em análise.

No que respeita ao *quantum* indemnizatório há que diferenciar consoante se aplique o regime de Varsóvia ou o regime de Montreal.

No regime da Convenção de Varsóvia, o artigo 22.º não se refere especificamente ao limite indemnizatório para os casos de atraso na execução do contrato. Contudo se o artigo 19.º for interpretado em conjugação com o n.º 1, do artigo 22.º, é possível concluir que o limite da responsabilidade pelo atraso no transporte aéreo de passageiros está limitado ao montante de 125 mil francos.

Da interpretação dos artigos relativos à responsabilidade do transportador nessa matéria é possível tecer as seguintes conclusões:

- a) O transportador aéreo exonerar-se-á da sua responsabilidade se provar que os seus funcionários ou agentes tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo, ou que lhes era impossível tomá-las²²⁴;
- b) Se o transportador fizer a prova que o lesado agiu com culpa causando o dano ou para ele contribuindo, poderá o tribunal, afastar ou atenuar a responsabilidade do transportador²²⁵.
- c) Poderá o limite de 125 mil francos ser extravasado se o lesado, ou demandante, provar que o transportador, ou os seus agentes ou funcionários, por ação ou omissão, com a intenção de provocar um dano, ou ainda que temerariamente e com a consciência de que a sua conduta resultaria num dano.

No regime de Montreal, o artigo 22.º é bastante claro relativamente ao *quantum* indemnizatório aplicável ao dano resultante do atraso no transporte de passageiros balizando-o no montante de 4964 DSE²²⁶.

²²⁴ Cfr. artigo 20.º, da Convenção de Varsóvia.

²²⁵ Cfr. n.º 1, do artigo 21.º, da Convenção de Varsóvia.

Neste regime podemos, de igual forma, tecer as seguintes conclusões quanto à responsabilidade do transportador aéreo:

- a) O transportador exonerar-se-á da sua responsabilidade se provar que ele, ou os seus funcionários ou agentes, tomaram todas as medidas razoáveis ao seu alcance para evitar o dano, ou que lhes era impossível tomá-las.
- b) Será, igualmente, exonerado, total ou parcialmente, se provar que o demandante, ou o lesado, através de ato ou omissão, a título doloso ou negligente, causou ou contribuiu para a verificação do dano.
- c) O limite de 4694 DSE, a título de responsabilidade do transportador aéreo por danos resultantes do atraso na execução do transporte aéreo, poderá ser superado se o lesado, ou demandante, provar que a o transportador, ou os seus funcionários ou agentes no exercício das suas funções, agiram por ação ou omissão, com vontade de provocar um dano ou com a consciência de que o resultado da sua conduta poderia originar um dano.

4.3.3. Dos benefícios frustrados

Serve o presente capítulo para abordar um tema cujo objeto é aplicável aos regimes da Convenção de Varsóvia, da Convenção de Montreal e, igualmente, ao regime comunitário.

No âmbito dos danos identificados dentro do capítulo 4.3 – cancelamento e atraso dos voos e recusa de embarque – não podemos de deixar de fazer referência aos danos emergentes e aos lucros cessantes.

O dano emergente é o que resulta da frustração de uma vantagem já existente, o lucro cessante advém da não concretização de uma vantagem que, doutra forma, operaria²²⁷. Se

²²⁶ O montante de 4150 DSE presente no n.º 2, do artigo 22.º, da Convenção de Montreal, foi atualizado pela ICAO para 4694 DSE, de acordo com o artigo 24.º, com efeitos imediatos a partir de 30 de dezembro de 2009 – *vide* documento integral no sítio: http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf (consultado em 06.07.2012).

Montante correspondente a sensivelmente € 5164.

²²⁷ VAZ SERRA, Adriano – *Obrigação de indemnização (Colocação. Fontes. Conceito e espécies de dano. Nexo causal. Extensão do dever de indemnizar. Espécies de indemnização). Direito de abstenção e de remoção in* Boletim do Ministério da Justiça, n.º 84, 1959, pp. 101 e ss.

quanto aos primeiros não existem grandes dúvidas bastando a prova do lesado que os danos se verificaram, o mesmo não se verifica quanto aos lucros cessantes.

Na verdade, não nos causa estranheza que, perante os atrasos, cancelamentos e recusas de embarque, existam casos de passageiros que, em virtude de tais fenómenos, deixaram de obter vantagens que poderiam ter obtido se o transporte decorresse com a normalidade expetável²²⁸.

Pergunta-se, serão estes danos ressarcíveis à luz dos regimes de exclusividade normativa constantes nas Convenções de Varsóvia e Montreal?

Há luz do regime consagrado nos referidos convénios não existe nenhuma norma que indique a impossibilidade de ressarcimento por lucros cessantes. Assim sendo e atendendo à exceção ao princípio da exclusividade que aqui vigora, poderá o passageiro responsabilizar o transportador aéreo por tais danos²²⁹ se o ordenamento jurídico nacional aplicável o permitir.

Fica, porém, a ativação desta responsabilidade dependente da demonstração de um nexo de causalidade adequada entre o facto ocorrido e o dano verificado.²³⁰

4.4 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.

Resulta da legislação aplicável que o transportador aéreo é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de bagagens registadas²³¹ quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo^{232 233}.

²²⁸ A título de exemplo, atente-se ao passageiro que em virtude de um atraso num voo viu um negócio altamente lucrativo malograr; ou um artista que não chegou a tempo para dar um concerto ao vivo.

²²⁹ Podemos ainda encontrar sustentabilidade legal para este entendimento se aplicarmos o artigo 23.º da Convenção de Varsóvia *a contrario sensu* (ou no caso da Convenção de Montreal o artigo 26.º).

²³⁰ No mesmo sentido, entendendo que o transportador aéreo também poderá ser responsabilizado por lucros cessantes *vide* NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 533.

²³¹ *Vide* ponto 3.2.1.2. sobre a distinção entre bagagem registada e não registada.

²³² Cfr. n.º 1, do artigo 18.º, da Convenção de Varsóvia.

Cumpra, 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 registada e, por outro, que tal evento tenha lugar durante o transporte aéreo.

De forma a delimitar o período de transporte aéreo para efeitos de atribuição/exclusão de responsabilidade ao transportador aéreo, relativamente a bagagem registada, esclarece o artigo 18.º, 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 aeródromo²³⁴.

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 ilidível de que o evento danoso ocorreu durante o transporte aéreo²³⁵.

O transportador aéreo exonerar-se-á da sua responsabilidade se:

- a) Fizer prova que os seus funcionários ou agentes tomaram todas as medidas necessárias para evitar o prejuízo, ou que lhes era impossível tomá-las; ou,
- b) Se provar que o prejuízo provém dum erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação²³⁶.

Poderá ainda excluir total ou parcialmente a sua responsabilidade se fizer prova de que a conduta culposa da pessoa que reclama a indemnização, 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.

²³³ Sobre a responsabilidade civil do transportador aéreo por extravio de bagagem *vide* PEREIRA, Lidiane – *Da responsabilidade civil do transportador aéreo por extravio de bagagem in* BACELAR GOUVEIA, Jorge (Coord.) - *Estudos de Direito Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2007, p. 427 e ss.; e NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 533.

²³⁴ Cfr. n.º 2, do artigo 18.º, da Convenção de Varsóvia.

²³⁵ Cfr. n.º 3, do artigo 18.º, da Convenção de Varsóvia.

²³⁶ Cfr. n.º 2, do artigo 20.º, da Convenção de Varsóvia.

Alertamos para o facto do regime da responsabilidade aplicável à bagagem não registada diferir do regime *supra* 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 verificar²³⁷. Não obstante, os tribunais norte-americanos reconheceram que o facto de o passageiro confiar ao transportador as bagagens não registadas, ainda que para arrumo²³⁸, constitui uma presunção de culpa sobre o transportador²³⁹.

Não concordamos uma vez que no nosso entendimento ato de entregar as bagagens não registadas ao transportador para arrumo, após o embarque na aeronave, não configura um contrato de depósito, porquanto os objetos permanecem à guarda do passageiro. Nestes termos, é ao passageiro que cabe ilidir a presunção de culpa, demonstrando que os danos foram provocados pelo transportador, ou pelos seus funcionários ou agentes, quer a título doloso, quer a título negligente (*in casu* negligência grosseira).

Por fim, quanto aos valores indemnizatórios 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 registada ou bagagem não registada:

- a) No primeiro caso o passageiro, ou demandante, poderá responsabilizar o transportador até ao montante de 250 francos por quilograma, salvo se aquele declarar previamente o valor, ou o excesso de volume, pagando uma taxa adicional se necessário;
- b) No segundo caso a responsabilidade do transportador está limitada a 5000 francos por passageiro.

Qualquer destes limites poderá ser ultrapassado se o demandante provar que tais eventos danosos foram causados por culpa ou dolo do transportador ou dos seus funcionários ou agentes²⁴⁰.

²³⁷ Cfr. n.º 2, do artigo 17.º, da Convenção de Montreal.

²³⁸ Considere-se para efeitos de arrumo a colocação de bagagem nos compartimentos localizados acima dos passageiros.

²³⁹ *Vide* Chukwuma v. Groupe Air France, inc. 767 F.Supp. 43, acessível em http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=3&xmldoc=1991810767FSupp43_1802.xml&docbase=CSLW_AR2-1986-2006&SizeDisp=7 (consultado em 24.06.2013) e Hexter v. Air France, 17 avi 18,054 acessível em http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=4&xmldoc=19821495563FSupp932_11302.xml&docbase=CSLWAR1-1950-1985&SizeDisp=7 (consultado em 24.06.2013)

²⁴⁰ Cfr. artigos 22.º e 25.º, da Convenção de Varsóvia.

Em última nota, relativamente ao regime da Convenção de Varsóvia, cumpre mencionar que a receção da bagagem registada, sem que seja feita qualquer reclamação, constitui presunção de que a mesma foi entregue pela transportadora em conformidade com o título de transporte. Nessa medida, o interessado deverá apresentar a sua reclamação no prazo máximo de 7 dias em caso de avaria, perda ou deterioração da bagagem registada, ou em 21 dias caso o dano tenha sido causado em virtude do atraso na entrega de bagagem registada, prazo este a contar a partir do momento em que a bagagem foi colocada à sua disposição²⁴¹.

Analisemos agora o regime consagrado na Convenção de Montreal relativamente à destruição, perda, avaria ou atraso na entrega da bagagem.

A responsabilidade do transportador aéreo é estabelecida com base em culpa presumida até ao montante de 1131 DSE²⁴² por passageiro, exonerando-se, total ou parcialmente, da mesma se provar que o passageiro, o demandante ou terceiro, através de ato ou omissão, a título doloso ou negligente, causou ou contribuiu para a verificação do dano²⁴³.

Se o passageiro, ou demandante, entenderem que a responsabilidade do transportador aéreo é superior ao limite de 1131 DSE, terão de provar que os danos foram causados pelo transportador, ou pelos seus agentes ou funcionários, no exercício das suas funções, com a intenção de causar dano ou de forma imprudente e com a consciência de que poderia provavelmente ocorrer um dano²⁴⁴.

Por fim, foi mantida a separação de regimes entre bagagem registada e bagagem não registada, porquanto o passageiro, ou o demandante, apenas poderá ser ressarcido por danos em bagagem não registada se provar que o dano for causado com culpa do transportador, dos seus funcionários ou agentes²⁴⁵.

²⁴¹ Cfr. n.º 2, do artigo 17.º, da Convenção de Montreal.

²⁴² O montante de 1000 DSE presente no n.º 2, do artigo 22.º, da Convenção de Montreal, foi atualizado pela ICAO para 1131 DSE, de acordo com o artigo 24.º, com efeitos imediatos a partir de 30 de dezembro de 2009 – *vide* documento integral no sítio:

http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_en.pdf (consultado em 02.07.2012).

1131 DSE corresponde a sensivelmente € 1250.

²⁴³ Cfr. artigos 19.º, 20.º e 22.º, da Convenção de Montreal.

²⁴⁴ Cfr. n.º 5, do artigo 22.º, da Convenção de Montreal.

²⁴⁵ Cfr. n.º 2, do artigo 17.º, da Convenção de Montreal.

Os prazos para reclamação também diferem consoante o tipo de bagagem. Tratando-se de danos à bagagem registada o passageiro dispõe de sete dias para apresentar uma reclamação escrita e, no caso de atraso tem vinte e um dias para apresentar a reclamação²⁴⁶

Quanto ao regime comunitário aplicável, não há nada a acrescentar pois o Regulamento CE n.º 2027/97 remete, *ex vi* artigo 3º, para a Convenção de Montreal:

“A responsabilidade das transportadoras aéreas comunitárias relativamente aos passageiros e à sua bagagem regula-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade.”

Aplicando-se assim as normas constantes na Convenção de Montreal de acordo com tudo o que foi exposto no presente capítulo.

Como última nota relativamente ao presente capítulo, cabe evidenciar os esforços empreendidos pela IATA no sentido de contornar os fenómenos associados ao extravio, perda e atraso na entrega da bagagem, com a criação de um projeto inovador cujo principal objetivo visa não só reduzir a taxa de 1% de extravio de bagagem para 0,5% num prazo de 5 anos, mas também melhorar a eficiência do tratamento dos restantes 99% de bagagem através da reforma de todo o sistema de processamento e transferência de bagagem, bem como a adoção de um novo método de identificação eletrónica da bagagem²⁴⁷.

²⁴⁶ Ambos os prazos a contar do dia em que a bagagem foi entregue ao passageiro.

²⁴⁷ Para maior desenvolvimento sobre o Baggage Improvement Program *vide* <http://www.iata.org/publications/Pages/bip.aspx> (consultado em 24.06.2013)

5. Considerações Finais

Terminada a exposição da matéria proposta cumpre refletir sobre o percurso efetuado, evidenciando algumas das questões que maior interesse suscitaram, bem como as soluções estudadas.

Ao longo da investigação apresentámos várias conclusões acerca das temáticas em estudo.

Por razões de ordem prática e metodológica, não serão aqui reproduzidas todas as conclusões, focaremos antes os principais enlances aportados.

Nos anos 20 a atividade aeronáutica 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 tecnológico em desenvolvimento através de materiais que, nos dias de hoje, seriam considerados “artesanais”.

Do ponto de vista comercial era uma atividade comercial pouco interessante dado o risco que apresentava. As quantias indemnizatórias a que as transportadoras aéreas eram condenadas em caso de acidente eram muito elevadas, facto que levava as seguradoras a praticar prémios de seguro inoportáveis e desencorajadores para quaisquer investidores.

A convenção de Varsóvia de 1929 surge, neste contexto, como uma composição normativa internacional com vista a estabelecer o equilíbrio entre o desenvolvimento de uma atividade relativamente recente e a defesa dos direitos dos passageiros.

Para tal consagrou-se um regime de responsabilidade subjetiva com culpa presumida, fixando-se um limite indemnizatório. Entendeu-se que só assim se conseguiria impedir que a contínua condenação em ávidas indemnizações, por danos aos passageiros, arruinasse esta indústria. Contudo consagrou-se a possibilidade de derrogar tais limites por via da prova de que o transportador tinha agido com dolo.

Desta forma foi possível encontrar um equilíbrio entre os interesses de ambas as partes permitindo à indústria aeronáutica florescer.

A Convenção de Varsóvia veio, posteriormente, sendo atualizada e ajustada, através de Acordos e Protocolos, às necessidades da própria atividade e aos interesses dos passageiros.

Nos anos 90 a indústria aeronáutica tinha atingido enormes proporções e o mundo passou a estar interligado pelo setor aéreo como uma “aldeia global”. Manifestou-se, assim, a necessidade de proceder a uma profunda atualização da “manta de retalhos” que era o Sistema de Varsóvia.

Nesta senda, surge em 1999 a Convenção de Montreal. Os mais otimistas acreditavam que o novo regime consagrado neste convênio viria revogar todo o sistema de Varsóvia. As expectativas viriam a deflagrar-se, sendo, porém, reconhecido o mérito pela consolidação e atualização das normas existentes.

Acontece que, apesar de a grande maioria dos Estados ter ratificado a nova Convenção, muitos outros permaneceram vinculados ao regime de Varsóvia, com ou sem as subsequentes modificações.

Não se verificando uma adesão total à nova Convenção, o Sistema de Varsóvia não pôde ser definitivamente, e com caráter geral, revogado, passando a coexistir com a nova Convenção.

A Convenção de Montreal consagrou um sistema de responsabilidade objetiva até aos limites convencionados²⁴⁸, em caso de morte ou lesão corporal, limites esses que poderiam ser ultrapassados caso fosse provada a culpa do transportador aéreo.

Após uma pequena resenha histórico-jurídica, demos início, no capítulo 3, à análise do contrato de transporte aéreo.

Em primeiro lugar, definimos o seu conceito e explorámos cada um dos seus elementos – objeto, sujeitos, via aérea e aeronave – desenvolvendo de forma crítica cada um deles. Evidenciámos aqui que, dada a complexidade do contrato, o seu objeto não se reconduz apenas à prestação de um serviço de transporte, podendo integrar vários outros objetos como a locação de um assento para o passageiro, a prestação de serviços de segurança, de deslocação terrestre ou até de *catering*.

De seguida, estudámos a natureza jurídica do contrato de transporte onde refletimos sobre a natureza consensual relativamente ao transporte de pessoas, ainda que tal entendimento não seja unânime.

²⁴⁸ Limites estes aumentados para 100 mil DSE, que hoje totalizam 113100 DSE por via da *escalator cause*.

Observámos também que o contrato poderá ser oneroso ou gratuito e que neste último caso é de afastar o entendimento de que existe um sinalagma imperfeito pois não existe um vínculo de prestação e contra-prestação.

Classificámos a prestação de transporte como uma obrigação de execução instantânea atendendo ao critério do momento da realização do interesse do passageiro, afastando assim a possibilidade de se classificar como uma prestação duradoura, ainda que com duração efémera.

Definida a natureza do contrato enunciámos as mais importantes classificações cuja determinação poderá influenciar o regime de responsabilidade aplicável.

Por fim, demos início à análise do regime da responsabilidade do transportador aéreo constante nas Convenções de Varsóvia e Montreal atendendo, em primeiro lugar, à natureza desta responsabilidade. Demonstrámos como o princípio da exclusividade se abstrai do fundamento da responsabilidade, para, de forma exclusiva e universal, regular este instituto, permitindo apenas o recurso à lei nacional quando o regime das Convenções no que estas se abstiverem de regular e permitindo ainda que as partes estabeleçam regimes mais protetores dos direitos dos passageiros do que o constante nestas Convenções.

De seguida debruçámo-nos quanto à responsabilidade do transportador aéreo por morte ou lesões físicas causadas aos passageiros, onde concluímos pela existência de cinco pressupostos essenciais à sua aplicação: a) a existência de um contrato de transporte aéreo em aeronave; b) a ocorrência de um acidente; c) que o acidente ocorra dentro da aeronave ou durante o embarque ou desembarque; d) danos que resultem na morte do passageiro ou em lesões físicas; e por fim, e) um nexo de causalidade.

Propusemos, neste capítulo, que para se enquadrar um acidente numa operação de embarque ou desembarque, não deverá ser utilizado um critério rígido, mas antes um critério que se modele por características como a generalidade e abstração para que, casuisticamente, se consiga interpretar uma realidade mutável e em constante desenvolvimento.

Assim, entendemos que o critério determinante deverá ter por referência o período temporal durante o qual o passageiro está sujeito ao efetivo controlo, vigilância e responsabilidade do transportador, com independência do local onde aquele se possa encontrar e da natureza das operações de transporte que concretamente estejam em curso.

Interpretámos ainda o artigo 17.º, das Convenções de Varsóvia de Montreal, demonstrando que é possível incluir a ressarcibilidade dos danos morais, não obstante as devidas restrições.

Por último, observámos que a massificação do transporte aéreo originou fenómenos de sobrerreserva, atrasos e cancelamento de voos. Fenómenos que, pese embora não tenham correspondência direta nas normas nas Convenções de Varsóvia e Montreal, não deixam de merecer a atenção devida, gozando os passageiros de proteção por inserção destes fenómenos na equação “atrasos no cumprimento do contrato”.

Excetuando as situações em que o transportador aéreo não ofereça qualquer alternativa ao passageiro, casos em que deverá a questão ser remetida para o ordenamento jurídico nacional, uma vez que se traduz em total incumprimento do contrato.

O mesmo regime não é aplicável às transportadoras aéreas comunitárias porquanto ficam vinculadas ao Regulamento CE n.º 2027/91 que estabelece exaustivamente consequências para cada um dos fenómenos referidos, conferindo ainda uma série de direitos e compensações a que as transportadoras aéreas se obrigam perante estes fenómenos.

6. Bibliografia

ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de – *Direito das Obrigações*, 12ª edição revista e atualizada, Almedina, Coimbra, 2009.

ÁLVARO DIAS, João António – *Dano corporal, Quadro Epistemológico e Aspectos Ressarcitórios*, Almedina, Coimbra, 2001.

ANTUNES VARELA, João de Matos – *Das Obrigações em Geral vol. I*, Almedina, Coimbra, 8ª edição, 1994.

B. GOLDBIRSCHE, Lawrence - *Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook*, Kluwer Law International, Holanda, 2000.

BACELAR GOUVEIA, Jorge (Coord.) - *Estudos de Direito Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2007.

BUSTI, Silvio – *Contratto di trasporto terrestre*, Dott. A. Giuffrè, Milão, 2007.

CALAIM LOURENÇO, Nuno – *A limitação da Responsabilidade do transportador Aéreo Internacional* in COSTA GOMES, M. Januário - *Temas de direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 390.

CAPELO DE SOUSA, Rabindranath – *O Direito Geral de Personalidade*, Coimbra Editora, Coimbra, 1995.

CARVALHO FERNANDES, Luís A. – *Teoria Geral do Direito Civil*, vol. II, 4.ª edição, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2010

CASTELLO-BRANCO BASTOS, Nuno Manuel - *Direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2004.

DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. Ph – *An Introduction to Air Law*, 7ª edição, Kluwer Law International, Holanda, 2001.

DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. Ph, KOPAL, V. – *An Introduction to Space Law*, 3ª edição, Wolters Kluwer, Holanda, 2008.

FERREIRA DE ALMEIDA, Carlos - *Contratos II - Contratos de Troca*, Almedina, Lisboa, 2007.

GRAÇA TRIGO, Maria – “Responsabilidade civil do transportador aéreo”, in *Direito e Justiça*, vol. XII, tomo 2, 1998.

KIANTOU-PAMPOUKI, Alikí – *Multimodal Transport – Carrier Liability and Issues Related to the Bills of Lading*, Bruylant, Bruxelas, 2000.

MENEZES CORDEIRO, António – *Tratado de Direito Civil Português, Direito das Obrigações*, vol. II, tomo II, 2ª edição, Almedina, Coimbra, 2010.

MENEZES CORDEIRO, António – *Tratado de Direito Civil Português, Direito das Obrigações*, vol. II, tomo III, 2ª edição, Almedina, Coimbra, 2010.

MENEZES CORDEIRO, António – *Tratado de Direito Civil Português, Direito das Obrigações*, vol. IV, 2ª edição, Almedina, Coimbra, 2010.

MENEZES LEITÃO, Luís Manuel Teles – *Direito das Obrigações*, vol. I, 9ª edição, Almedina, Coimbra, 2010.

MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Adolfo – *Régimen Jurídico Del Transporte Aéreo*, Editorial Aranzadi S.A., Navarra, 2005.

MIRANDA, Miguel - *O contrato de Viagem Organizada*, Almedina, Coimbra, 2000.

MOTA PINTO, Carlos Alberto – *Teoria Geral do Direito Civil*, 4ª edição, Coimbra Editora, Coimbra, 2012.

NETO, Abílio - *Código Comercial Código das Sociedades Legislação Complementar Anotados*, 12ª edição, Ediforum, Lisboa, 2002.

NEVES ALMEIDA, Carlos Alberto - *Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2010.

PAIS DE VASCONCELOS, Pedro - *Teoria Geral do Direito Civil*, 6ª edição, Almedina, Coimbra, 2010.

PEREIRA, Lidiane – *Da responsabilidade civil do transportador aéreo por extravio de bagagem in BACELAR GOUVEIA, Jorge (Coord.) - Estudos de Direito Aéreo*, Almedina, Coimbra, 2007.

PESSOA JORGE, Fernando – *Direito das obrigações*, edição da Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, Lisboa, 1966-1967.

PINTO DE CARVALHO, Luís Camargo – *Observações em Torno da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo* in “Revista do Advogado”, n.º 44, Outubro de 1994.

POURCELET, Michel – *Transport Aérien International et Responsabilité*, Les Presses de l’Université de Montréal, Montreal, 1964.

POYO-GUERRERO SANCHO, Julio, CONDE ASOREY, Luis A. – *Derecho Aero*, Pilots, S.A. Suministros Aeronáuticos, Madrid, 1991.

QUINTAS, Hélder, MARTINS, Amílcar - *Direito dos transportes*, Almedina, Coimbra, 2002.

RAMOS ALVES, Hugo in MOURA VICENTE, Dário - *Estudos de Direito Aéreo*, Coimbra Editora, Coimbra, 2012.

REBELO DE SOUSA, Marcelo, GALVÃO, Sofia – *Introdução ao Estudo do Direito*, 5.ª edição, Lex, Lisboa, 2000.

RODRIGUES, Gualdino – *A Protecção Jurídica do Passageiro aéreo* in AZEVEDO JUNIOR, António, et al. – *Textos de Direito Aéreo*, Dislivro, Lisboa, 2003.

RODRIGUES, Gualdino - *Aviação civil Acordos e Convenções internacionais*, Dislivro, Lisboa, 2006.

RODRIGUEZ JURADO, Agustín - *Teoría y práctica del derecho Aeronáutico*, Buenos Aires, 1986.

STEMPHEN DEMPSEY, Paul – *European Aviation Law*, Kluwer Law International, Holanda, 2004.

TAPIA SALINAS, Luis, *Curso de Derecho Aeronáutico*, Bosch, Casa Editorial, S.A., Barcelona, 1993.

TOMÁS BAGANHA, José – “«Overbooking»: Uma Modalidade singular de incumprimento do contrato de transporte aéreo de passageiros” in *Revista de Administração Pública de Macau*, n.º 37, vol. X, 3ª de 1997.

VAZ SERRA, Adriano – “Obrigação de indemnização (Colocação. Fontes. Conceito e espécies de dano. Nexo causal. Extensão do dever de indemnizar. Espécies de indemnização). Direito de abstenção e de remoção” in *Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 84, 1959.