

Temas de Direito Civil

O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

HUGO RAMOS ALVES

22 de Maio de 2015

SUMÁRIO

O Contrato de Transporte Aéreo

Generalidades

Fontes

Direito Aplicável

A responsabilidade do transportador

Os direitos dos passageiros no contrato de transporte Aéreo

Sobrerreserva

Morte ou lesão corporal

Extravio de bagagem

Atraso



O “PROBLEMA PRÁTICO”

A Convenção de Montreal ou o sistema da Convenção de Varsóvia podem ser aplicáveis à sua viagem, e estas Convenções governam e podem limitar a responsabilidade dos transportadores aéreos em caso de morte ou ferimentos pessoais, perda ou dano de bagagem, e por atrasos. Caso seja aplicável a Convenção de Montreal, os limites de responsabilidade são os seguintes:

1. Não existem limites financeiros em caso de morte ou ferimentos pessoais.
2. Em caso de destruição, perda de, dano ou atraso da bagagem, 1.131 ‘Special Drawing Rights’ (aproximadamente 1.200 EUR; 1.800 U.S. dólares) por passageiro na maioria dos casos.
3. Por danos causados por atraso na viagem, 4.694 ‘Special Drawing Rights’ (aproximadamente 5.000 Euros; 7.500 US dólares) por passageiro na maioria dos casos.

O Regulamento EC nº 889/2002 requer aos transportadores aéreos da Comunidade Europeia a aplicação dos limites estabelecidos pela Convenção de Montreal em relação ao transporte aéreo dos passageiros e da sua bagagem. Muitos transportadores aéreos que não pertencem à Comunidade Europeia aplicam também a Convenção de Montreal no transporte de passageiros e da sua bagagem

O “ PROBLEMA PRÁTICO”

Nos casos em que é aplicável a Convenção de Varsóvia, podem aplicar-se os seguintes limites de responsabilidade:

1. 16.600 ‘Special Drawing Rights’ (aproximadamente 20.000 Euros; 29.000 US dólares) por morte ou ferimentos pessoais nos casos em que seja aplicável o Protocolo de Haia à Convenção, ou 8.300 ‘Special Drawing Rights’ (aproximadamente 10.000 Euros; 14.000 US dólares) caso seja unicamente aplicável a Convenção de Varsóvia. Muitos transportadores aéreos dispensaram voluntariamente estes limites na sua totalidade, e as regras dos Estados Unidos da América estabelecem que, em viagens para, de ou com um local de paragem acordado que se situe nos E.U.A. o limite não poderá ser menor que 75.000 US dólares.
2. 17 ‘Special Drawing Rights’ (aproximadamente 20 Euros; 29 US dólares) por quilo por perda de ou dano ou atraso da bagagem registada, e 332 ‘Special Drawing Rights’ (aproximadamente 400 Euros; 575 US dólares) para bagagem não registada.
3. transportador pode ser responsável por danos provocados por atraso.

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO



CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Contrato mediante o qual uma das partes se compromete/obriga perante outrem a fazer deslocar fisicamente (por si ou recorrendo aos serviços de outrem, por cuja actuação responderá) passageiros de um lugar para o outro.

O contrato de transporte de coisas, contrariamente ao que se verifica no transporte de passageiros, envolve a passagem das coisas transportadas para a esfera do transportador, que actuará como mero detentor das mercadorias transportadas.

No contrato de transporte de coisas, a prestação de transporte é recebida e verificada pelo credor do transporte no local de destino das coisas e no momento da descarga, enquanto que no contrato de transporte de pessoas a prestação de transporte é controlada pelo passageiro de modo continuado. Trata-se de um elemento que permitirá afirmar que, no contrato de transporte de mercadorias, impende sobre o transportador um dever de custódia, como consequência do facto de o credor do transporte ficar privado do controlo das coisas transportadas.

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

- ✓ Tem como obrigação principal a deslocação física de pessoas e como dever acessório a vigilância sobre as pessoas e coisas transportadas, competindo ao transportador velar pela segurança dos passageiros.
- ✓ O transporte de bagagens e respectiva conservação é um dever acessório do transportador.
- ✓ Contrato bilateral, sinalagmático, consensual, podendo ser oneroso ou gratuito.
- ✓ É uma *species* do contrato de prestação de serviços (1154.º e segs do CC), correspondendo a um acto de comércio sempre a obrigação de transportar seja assumida por um profissional dotado de organização empresarial (366.º do Ccom).

ELEMENTOS ESSENCIAIS

- (i) o **objecto da prestação a cargo do transportador**, i.e., a deslocação de pessoas;
- (ii) **pagamento do preço**;
- (iii) o **meio de transporte** onde a prestação deve ser efectuada;
- (iv) a **viagem** e, eventualmente, o itinerário;
- (v) o **tempo de execução** da viagem;

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Em sede geral:

- (i) ao lesado que queira demandar o transportador, incumbe o ónus de alegar e provar a celebração do contrato, a entrega da bagagem ao transportador e o facto ilícito causador do dano;
- (ii) ao transportador cabe o ónus de alegar e provar as circunstâncias excludentes da culpa;
- (iii) Transportador pode afastar ou atenuar a sua responsabilidade com fundamento em culpa contributiva do lesado, recaindo sobre o transportador o respectivo *onus probandi*;
- (iv) para ter direito a ser indemnizado irrestritamente (sem limite máximo), o lesado tem de provar o dolo ou culpa equiparada do transportador;

FONTES



FONTES INTERNAS

Decreto-Lei n.º 321/89, de 25 de Setembro, o qual institui a obrigatoriedade de realização do contrato de seguro na actividade de transporte aéreo

Nos termos do seu artigo 1.º, número 1 é aplicável ao transporte aéreo de passageiros bagagens e carga, incluindo nesta animais e correio, com aeronaves matriculadas em Portugal, ou com matriculadas no estrangeiro que utilizem aeroportos ou aeródromos portugueses ou que sobrevoem o espaço aéreo nacional.

Decreto-Lei n.º 198/93, de 27 de Maio, relativo ao contrato de viagem organizada,

Art. 3.º, n.º 1, assenta no conceito de viagens organizadas, consideradas como as que combinam dois dos seguintes serviços, quer sejam vendidas quer sejam propostas para venda a um preço global, incluindo a totalidade das despesas do cliente.

FONTES “EXTERNAS”

Convenção de Varsóvia, de 1929, sobre Transporte Aéreo Internacional

Actualmente deve ser tida em consideração a **Convenção de Montreal de 28 de Maio de 1999** sobre Transporte Aéreo Internacional;

Regulamento (CE) n. 2407/1997, o qual visa a unificação de um novo regime de responsabilidade por danos pessoais causados a passageiros no transporte efectuado por “transportadora comunitária”;

Regulamento CE n.º 889/2002, destinado a procurar alinhar o regime de responsabilidade com o da CM.

Regulamento CE 261/2004, referente ao *overbooking* (sobrereserva)

ARTICULAÇÃO DE REGIMES

O Decreto-Lei n.º 321/89 encontra-se relegado para um plano secundário, na medida em que os Regulamentos comunitários, por vincularem imediatamente os Estados-Membros, acabam por reger no prisma interno e, assim, afastam o campo de aplicação do diploma interno.

Apenas será aplicável:

- (i) o capítulo II a propósito da responsabilidade civil do transportador no transporte aéreo de passageiros e bagagens relativamente a voos internos realizados por transportadores extracomunitários;
- (ii) o Capítulo II sobre a responsabilidade do transportador aéreo de mercadorias será aplicável a voos internos;
- (iii) manter-se-ão em vigor as normas sobre a responsabilidade civil do proprietário ou explorador de aeronave por danos causados à superfícies, e
- (iv) a propósito do seguro de responsabilidade civil, será exigido um seguro até ao limite máximo previsto no n.º 1 do art. 21 da CM;

DIREITO APLICÁVEL



DIREITO APLICÁVEL

De acordo com o art. 1.º, número 1 da CV e da CM, estas só se aplicarão a contratos onerosos, sendo certo que são igualmente incluídas as operações de transporte gratuito, contanto que efectuadas por uma empresa de transporte aéreo.

São excluídos os envios postais, prevendo-se que a titularidade do direito à eventual reparação caberá a administração postal que haja encomendado o transporte em causa

Resulta do art. 1.º, número 2 da CV e da CM que o regime nelas plasmado apenas será aplicável a transportes internacionais. Todavia, por força do **Regulamento CE n.º 889/2002, a responsabilidade de transportadoras aéreas comunitárias relativamente a passageiros e bagagem, regula-se por todas as disposições da CM.**

DIREITO APLICÁVEL

- Não estamos perante uma noção que tenha como ponto de partida a nacionalidade dos passageiros ou do transportador.
- Assenta-se num critério de matriz objectiva: o facto de o local de partida e de o local de chegada se encontrem em pontos geográficos distintos, *rectius*, em países distintos.

Mesmo nos casos em que um voo tenha como destino e origem locais sitos no mesmo Estado-contratante, poderemos ter um contrato de transporte internacional nos casos em que seja efectuada uma escala no território de um país terceiro.

- O facto de terem de ser tidas em consideração estas conexões objectivas deve ser feita do ponto de vista da vontade das partes, dado que apenas contam os locais de partida e chegada acordados e não os locais reais, dado que o regime visa tutelar a confiança legitimamente depositada na aplicabilidade do regime.

RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR



CARACTERIZAÇÃO

- Regime imperativo, que não pode ser afastado para ampliar as causas de exoneração e para diminuir o limite indemnizatório (arts. 26.º e 49.º da CM);
- Disposições divergentes podem ser admissíveis se forem mais favoráveis para o passageiro (art. 27.º);
- Objectivação da responsabilidade do transportador:
 - (i) Desaparecimento da “culpa de pilotagem” como causa de exoneração de responsabilidade;
 - (ii) Perda de bagagens apenas exonera transportador se ocorrer caso exceptuado (art. 18.º, n.º 2 da CM);
 - (iii) Cláusula geral de exoneração de responsabilidade pela demora no transporte e pela perda ou deterioração de bagagens (art. 19.º CM);

SISTEMA BINÁRIO

- Objectivação da responsabilidade, acompanhada de sistema de seguro generalizado;
 - Conduz ao desaparecimento de tectos indemnizatórios.
- (i) Ocorrendo dano de lesão corporal ou morte ocorridos a bordo ou durante as operações de embarque e desembarque, a transportadora responde até 100.000 DSE apenas podendo provar culpa do interessado ou concurso desta (17.º, número 1, 20.º e 21.º, n.º 1 CM);
 - (ii) Danos que excedam este montante poderão ser indemnizáveis sem limite, partindo-se de uma presunção de culpa do transportador, que se poderá exonerar através da prova de diligência (identificação da causa do dano e demonstração de que os efeitos deste não seriam evitáveis);

DIREITOS DOS PASSAGEIROS



SOBRERESERVA

Quando a transportadora aérea tiver motivos razoáveis para prever que vai ter de recusar o embarque de passageiros para um voo (*overbooking*), deve encontrar passageiros que aceitem ceder a sua reserva em troca de benefícios, oferecendo o reembolso do valor do bilhete ou um voo alternativo (art. 4.º/1 do Reg).

Se o número de voluntários for insuficiente a transportadora aérea poderá recusar o embarque de passageiros contra a sua vontade (art. 4.º/2 do Reg).

Nesse caso, os passageiros têm direito a:

- **Receber indemnização nos termos do art. 7.º do Reg;**
- **Receber assistência (refeições, bebidas, duas chamadas gratuitas e alojamento e transporte, caso se justifique) nos termos do art. 8.º e 9.º do Reg.**

CANCELAMENTO DE VOO

Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros têm direito a:

- ✓ **Escolher entre o reembolso do valor do bilhete ou a possibilidade e viajar num voo alternativo;**
- ✓ **Receber assistência (refeições, bebidas e duas chamadas gratuitas);**
- ✓ Em caso de reencaminhamento (voo alternativo) e se a partida estiver prevista para o dia seguinte, a transportadora aérea deve oferecer aos passageiros alojamento em hotel e transporte entre o aeroporto e o alojamento;
- ✓ Receber informações relativas a transportes alternativos;
- ✓ Receber indemnização, excepto nos casos previstos no artigo 5.º, n.º 1, al. c) do Regulamento, em que houve um aviso antecipado do cancelamento. (art. 5.º do Reg)

Excepções: casos de instabilidade política, mau tempo, riscos no voo, greves externas.

ATRASSO

Em caso de atraso, a transportadora aérea deve prestar assistência (refeições, bebidas e duas chamadas gratuitas) aos passageiros quando tiver motivos razoáveis para prever que um voo se vai atrasar:

- ☞ Duas horas ou mais, em voos até 1500km;
- ☞ Três horas ou mais, em voos intracomunitários com mais de 1500 km e para os outros voos entre 1500 e 3500km;
- ☞ Quatro horas ou mais, em todos os outros voos.

Se a partida estiver prevista para o dia seguinte, a transportadora aérea deve oferecer aos passageiros alojamento em hotel e transporte entre o aeroporto e o alojamento.

Se o atraso for de pelo menos quatro horas, a transportadora aérea deve oferecer aos passageiros a possibilidade do reembolso do valor do bilhete.

Exceções: casos de instabilidade política, mau tempo, riscos no voo, greves externas.

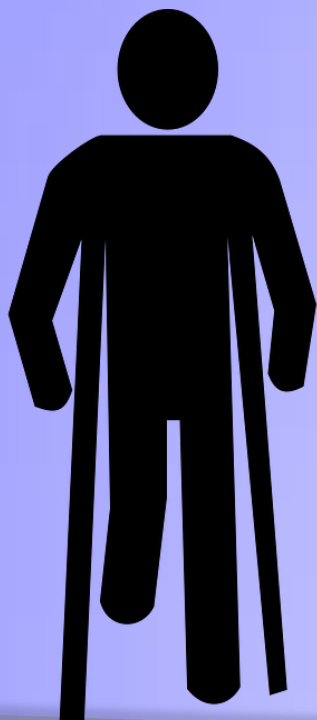
INDEMNIZAÇÃO

Sempre que os passageiros tenham direito a uma indemnização, a mesma é calculada de acordo com as seguintes regras:

- ➡ Indemnização no valor de €250, para voos até 1500km;
- ➡ Indemnização no valor de €400, para voos intracomunitários com mais de 1500km e para os outros voos entre 1500 e 3500km;
- ➡ Indemnização no valor de €600, para todos os outros voos.

Em certos casos específicos de reencaminhamento (voo alternativo) estas indemnizações podem ser reduzidas. (art. 6.º do Reg).

MORTE OU LESÃO CORPORAL



ACIDENTE

De modo que os danos de morte e lesão corporal sofridos pelos passageiros sejam ressarcidos à luz dos regimes convencionais, é mister que eles provenham de um acidente.

“Acidente” é sinónimo de acontecimento que, sendo estranho, anómalo e imprevisível, se relacione com os riscos próprios da navegação aérea e se verifique no decurso das operações de transporte ou, em alternativa, que apresente uma conexão estreita e directa com tais operações e a própria aeronave, enquanto, numa acepção ampla será todo e qualquer acontecimento do qual sobrevenha, no arco temporal definido pelos arts. 17 da CV e da CM, a produção de danos de morte ou de lesão corporal para os passageiros, abstraindo da sua relação com a aeronave ou com as operações de transporte.

A priori, deverá ser seguida esta via interpretativa, na medida em que permite uma optimização da tutela dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo e uma maior uniformidade de soluções. Assim deverá ser tida em consideração a realidade do próprio passageiro, não sendo relevados factores como as operações da aeronave ou os riscos associados à navegação aérea

EXTRAVIO DE BAGAGENS



ACIDENTE

Limite máximo da responsabilidade pela bagagem registada

Convenção de Varsóvia

20USD/kilograma

Convenção de Montreal

1.000 DSE (Direitos de Saque Especial, moeda com cotação no Banco de Portugal)

No âmbito da Convenção de Montreal/Regulamento (CE) nº 889/2002, o passageiro pode fazer valer os direitos decorrentes do contrato de transporte contra a transportadora aérea, se no prazo de 21 dias a contar da data em que a bagagem deveria ter chegado, esta não lhe for entregue.

No âmbito da CV e da CM, o passageiro pode intentar contra qualquer transportadora aérea uma acção judicial, respeitante a indemnização por danos, no prazo de 2 anos a contar da data de chegada do avião ou a contar da data em que o avião deveria ter chegado

RECLAMAÇÃO

O passageiro deve apresentar reclamação, **por escrito**, à transportadora aérea, o mais rapidamente possível, isto é:

Ocorrência	Prazos
Danos na bagagem registada	7 dias a contar da data em que a bagagem é colocada ao dispor do passageiro
Atraso na entrega da bagagem registada	21 dias a contar da data em que a bagagem é colocada ao dispor do passageiro

Se a reclamação não for apresentada nos prazos indicados, não poderá ser intentada acção contra uma transportadora aérea;

Deve ser apresentada fotocópia dos comprovativos de despesas directamente relacionadas com o extravio ou atraso na entrega da bagagem deve acompanhar a reclamação.

ATRASOS



ATRASSO

De acordo com o art. 19.º da CV e da CM, o transportador é responsável pelo prejuízo resultante de um atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagens ou mercadoria.

Neste particular, os diplomas de Direito material uniforme não curam da definição de atraso.

Pese embora a sua simplicidade, julgamos que haverá atraso a partir do momento em que seja superado o horário previsto para a chegada.

Quid juris, nos casos em que não seja previsto? *A priori*, deverão ser tidos em consideração os usos e costumes comerciais relativos ao tipo de operação em causa

ATRASSO

O art. 19 da CV configura uma típica situação de responsabilidade contratual por culpa presumida, sem a tradicional inversão do ónus de prova a cargo do transportador, caracterizado pela sua indemnizabilidade a favor do carregador e pela limitação do débito ressarcitório.

Esse regime permanece substancialmente inalterado em virtude de a CM, no art. 19.º, n.º 1, assentar num critério de imposição da obrigação ressarcitória baseado na culpa presumida do transportador, sendo que o seu n.º 2 prevê a mesma prova liberatória já existente na CV.

Face ao teor do Regulamento Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de Abril é de crer que o disposto na CV e na CM cede perante a legislação comunitária (nos casos em que o passageiro pretenda accionar a transportadora num dos Estados-Membros da União Europeia

OBRIGADO PELA V. ATENÇÃO!

HUGO RAMOS ALVES

ramosalves@fd.ulisboa.pt

hugoaralves@gmail.com

