

O REGIME JURÍDICO DO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL SEGUNDO A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

Pelo DR. LUIZ PEDREIRA

INTRODUÇÃO

I

NOTÍCIA HISTÓRICA

1. Nos anos que se seguiram à primeira guerra mundial, a aviação desenvolveu-se de tal modo que depressa se verificou, dada a diversidade das leis nacionais, ser necessário solucionar uniformemente os mais importantes problemas jurídicos suscitados pelo transporte internacional.

O incremento deste meio de transporte, impunha especialmente limitar, em justa medida, a responsabilidade dos transportadores, sem o que estes correriam o risco de soçobrar ao peso dos encargos derivados de acidentes.

Nestas circunstâncias, não só as empresas, mas até alguns organismos internacionais, como a Sociedade das Nações e a Câmara do Comércio Internacional, incitaram os governos dos diversos países a elaborar um acordo internacional regulador da matéria. Foi, contudo, ao Governo francês, por intermédio de Raymond Poincaré, então Ministro dos Negócios Estrangeiros, que se ficou a dever, em fins de 1923, o primeiro passo para a convocação de uma conferência

internacional com essa finalidade, a qual, porém, só se realizou em Paris dois anos mais tarde.

Nesta reunião, foi já apreciado um anteprojecto de convenção apresentado pelo Governo francês, mas a sua mais importante consequência foi a criação do *Comité International Technique des Experts Juridiques Aériens* (C. I. T. E. J. A.), encarregado de prosseguir os estudos nela encetados.

Este Comité apresentou os resultados dos seus trabalhos à segunda conferência internacional de direito privado aéreo, iniciada em Varsóvia em 4 de Outubro de 1929; e em 12 do mesmo mês e ano era assinada uma «Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional», conhecida universalmente por Convenção de Varsóvia.

A Convenção de Varsóvia tem 41 artigos distribuídos por 5 capítulos. O primeiro capítulo define o seu campo de aplicação; o segundo trata dos títulos de transporte; o terceiro contém as disposições respeitantes à responsabilidade do transportador em relação aos passageiros, bagagens e mercadorias e em caso de atraso; o quarto refere-se aos transportes combinados; e, finalmente, o quinto inclui as disposições gerais e finais, regulando especialmente a ratificação, a adesão, a denúncia e a revisão da convenção.

A Convenção de Varsóvia, produto de aturados estudos ao longo de 4 anos, é, assim, a primeira lei internacional de direito privado aéreo, e pode afirmar-se, não obstante todas as críticas que lhe são feitas, terem advindo excelentes resultados da sua aplicação.

II

RATIFICAÇÃO, ADESÃO, DENÚNCIA E REVISÃO DA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

A — Ratificação e adesão

2. Para as partes signatárias, a entrada em vigor da Convenção de Varsóvia dependia de ratificação. Os instrumentos de ratificação foram depositados nos arquivos do Ministério dos Negócios Estran-

geiros da Polónia, que notificou esse depósito aos Governos de cada uma das partes contratantes (art.º 37.º).

A Convenção entrou em vigor entre as primeiras cinco partes contratantes que a ratificaram no 90.º dia depois do depósito da quinta ratificação; e, posteriormente, entre as que a tinham ratificado e aquelas que depositaram o seu instrumento de ratificação, no 90.º dia após esse depósito (*idem*).

Competiu ao Governo Polaco notificar o Governo de cada uma das partes contratantes da data da entrada em vigor da Convenção, bem como da data do depósito de cada ratificação (*idem*).

A Convenção de Varsóvia ficou, após a sua entrada em vigor, aberta à adesão de todos os Estados. Esta adesão efectua-se por meio de uma notificação dirigida ao Governo polaco, que a comunicará aos Governos das partes contratantes, e produz efeitos no 90.º dia seguinte a essa notificação (art.º 38.º).

Foi dada às partes contratantes a faculdade de, no momento da assinatura, do depósito das ratificações ou da sua adesão, declararem que a Convenção se não aplica a todos ou a parte das suas colónias, protectorados, territórios sob mandato ou a qualquer outro território submetido à sua soberania, autoridade ou suserania. Poderão também aderir posterior e separadamente em nome de todos ou de parte dos territórios excluídos inicialmente (art.º 40.º).

Até ao fim de 1950, oitenta Estados tinham ratificado ou aderido à Convenção, entre os quais se contavam: Alemanha, Austrália, Bélgica, Bulgária, Canadá, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos da América, Filipinas, Finlândia, Grécia, Grã-Bretanha, Hungria, Irlanda, Israel, Itália, Jugoslávia, México, Noruega, Holanda, Polónia, Portugal, Rodésia do Sul, Roménia, Suécia, Suíça, Checoslováquia e URSS. Pode, pois, afirmar-se que a Convenção de Varsóvia se aplica na maior parte dos Estados interessados no transporte aéreo internacional, sendo, todavia, de registar as excepções da Turquia, na Europa, do Egipto e da União Sul Africana, na África, do Japão, na Ásia, e de vários Estados Sul-Americanos como a Argentina, o Chile e a Venezuela.

B — Denúncia

3. Cada uma das partes contratantes, segundo estabelece o art.º 39.º, poderá denunciar a Convenção, também por meio de notificação feita ao Governo polaco, que a comunicará imediatamente aos Governos das partes contratantes. A denúncia produzirá efeitos seis meses depois desta notificação e somente em relação à parte que a tiver realizado.

A denúncia poderá também fazer-se separadamente ou por todos ou parte das colónias, protectorados, territórios sob mandato ou qualquer outro território submetido à soberania, autoridade ou suserania duma parte contratante (art.º 40.º).

C — Revisão

4. Conforme se prevê no art.º 41.º, decorridos dois anos sobre a entrada em vigor da convenção, cada uma das partes contratantes ficou com a faculdade de promover a reunião de uma nova conferência internacional com o fim de a aperfeiçoar. A parte contratante que quiser usar desta faculdade deverá dirigir-se ao Governo da França, que tomará as medidas necessárias para preparar essa conferência.

III

CARÁCTER IMPERATIVO DA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

5. A aplicação da Convenção de Varsóvia não pode ser afastada pela vontade das partes. Nos termos do seu art.º 32.º, são nulas todas as estipulações pelas quais as partes tenham derogado as regras nela estabelecidas, quer por uma determinação da lei aplicável, quer por uma modificação das regras de competência. Este artigo não tem, porém, em vista senão os acordos concluídos antes da efectivação do dano; depois deste não há, na verdade, nenhum motivo válido para privar as partes da liberdade de regularizarem o assunto do modo que mais lhes convier.

No tocante ao transporte de mercadorias, a Convenção valida as cláusulas de arbitragem, estipuladas antes do dano e nos limites das

suas disposições, desde que a arbitragem se efectue no lugar de competência dos tribunais perante os quais a acção de responsabilidade deve normalmente ser posta.

IV

NECESSIDADE DE COMPLETAR A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA COM OUTRAS LEIS

6. Como no seu título se indica, a Convenção de Varsóvia não regula todas as questões de direito que o transporte possa suscitar. Os casos omissos têm, portanto, de resolver-se de harmonia com os princípios gerais do direito internacional privado.

CAPÍTULO I

CAMPO DE APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

7. A Convenção de Varsóvia aplica-se a quaisquer transportes internacionais de pessoas, bagagens ou mercadorias efectuados em aeronave, mediante remuneração, bem como aos realizados gratuitamente por uma empresa de transportes aéreos (art.º 1.º). Aplica-se também aos transportes efectuados nas mesmas condições pelo Estado ou outras pessoas jurídicas de direito público (art.º 2.º).

Não regula, porém, aos transportes realizados por força de Convenções postais internacionais (*idem*).

I

TRANSPORTE INTERNACIONAL

A — Definição

8. É considerado transporte internacional para os efeitos da Convenção de Varsóvia todo aquele em que, segundo a estipulação

das partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção ou transbordo, estão situados, quer no território de duas altas partes contratantes, quer no território de uma só alta parte contratante, se estiver prevista uma escala em território submetido à soberania, suserania, mandato ou autoridade de outra potência mesmo não contratante. O transporte sem uma tal escala não é considerado internacional (art.º 1.º).

Resulta daqui que para um transporte assumir carácter internacional nos termos da Convenção se torna necessário:

- a) Que o ponto de partida e o de destino estejam situados no território de duas altas partes contratantes; ou que
- b) Ambos estejam situados no território da mesma alta parte contratante, se tiver sido prevista uma escala num território submetido à soberania, suserania, mandato ou autoridade de outra potência, mesmo não contratante.

Anote-se desde já que, nestas condições, não é considerado transporte internacional aquele que se iniciar e findar em territórios de partes não contratantes, qualquer que seja o número de países sobrevoados ou em que se fizer escala.

Não tem também este carácter, quer o transporte efectuado de um Estado contratante para um Estado não contratante, ou inversamente, quer um transporte entre dois pontos de um mesmo território, sem que tenha sido prevista uma aterragem intermédia no estrangeiro, ainda que tenha de se sobrevoar um território de um outro Estado ou o Alto-Mar.

B — Altas partes contratantes

9. Por altas partes contratantes devemos entender os Estados que ratificaram a Convenção ou posteriormente lhe aderiram.

Esta opinião, embora seja a mais comumente seguida, não é aceita em Inglaterra, visto a Câmara dos Lordes, cujas decisões se impõem aos tribunais inferiores, haver entendido que, para determinação do carácter internacional do transporte, devem ser considerados como altas partes contratantes todos os Estados signatários, mesmo os que não tiverem ratificado a Convenção.

Atente-se ainda em que a Convenção não é somente aplicável aos Estados contratantes propriamente ditos, mas também aos territórios submetidos à sua soberania, suzerania, mandato ou autoridade, se não foram excluídos da aplicação, nos termos do já citado art.º 40.º.

C — Trajecto a considerar para determinação do carácter internacional do transporte

10. Para determinação do carácter internacional do transporte, a Convenção não considera o trajecto efectivo, mas somente o que foi estipulado pelas partes.

Daqui resulta que um transporte previsto para ser realizado sobre o território de um único Estado contratante não será reputado internacional se, por qualquer circunstância, o piloto modificar o itinerário e aterrar num território vizinho. Ao contrário, um transporte internacional executado incompletamente não perde o seu carácter, ainda que a parte efectuada o tenha sido apenas no território de um único Estado contratante.

D — Transportes de ida e volta

11. O transporte do território de um Estado contratante para o território de um Estado não contratante e regresso ao ponto de partida tem sido classificado pela jurisprudência inglesa e americana como internacional. Efectivamente, se se considera como uma unidade, o voo de ida e volta satisfaz aos requisitos da Convenção para ser qualificado de transporte internacional, desde que haja uma aterragem em país estrangeiro, mesmo não contratante.

Julgamos, porém, que o problema tem de resolver-se à face das situações concretas que se apresentarem. Também aqui o decisivo deve ser a intenção das partes.

Se o passageiro viaja munido de um bilhete de ida e volta, resulta evidente que o transporte deve considerar-se como uma única operação. Mas, quando assim não aconteça, competirá ao juiz, socorrendo-se dos elementos ao seu alcance, averiguar a intenção das partes a este respeito, e decidir, segundo o que apurar, se o voo deve tomar-se como um só transporte.

E — Transportes sucessivos

12. O transporte a executar por vários transportadores aéreos sucessivos é tido para aplicação da Convenção como um só transporte, desde que seja considerado pelas partes como uma única operação, tenha sido concluído sob a forma de um único contrato ou de uma série de contratos; e não perde o seu carácter internacional pelo facto de um dos contratos ou de uma série deles deverem ser executados integralmente num território submetido à soberania, suserania, mandato ou autoridade de uma só parte contratante (alínea 3.^a do art.º 1.º).

Também aqui, portanto, só o conhecimento da intenção das partes permite considerar os transportes sucessivos como um único transporte.

Na ausência de manifestação expressa de vontade, a emissão de um único título de transporte fará prova de que se está em face de uma operação única. Havendo pluralidade de contratos, devemos considerar, salvo convenção em contrário, os transportes sucessivos como uma única operação, se o primeiro transportador, agindo como representante ou como comissário dos restantes, entrega ao passageiro todos os títulos do transporte que será realizado.

Quando os transportes sucessivos forem considerados para os efeitos da Convenção como um só transporte, cada transportador fica sujeito às suas regras e responsável como parte do contrato naquilo em que esse contrato se refira ao transporte por ele efectuado (art.º 30.º).

F — Transportes combinados

13. Segundo dispõe o art.º 31.º, alínea 1.^a, no caso de transportes combinados realizados em parte por ar, em parte por qualquer outro meio, a Convenção não se aplica senão ao transporte aéreo, se este, nos seus precisos termos, for considerado como internacional.

Não se deve confundir o transporte combinado com o transporte inicialmente contratado para ser realizado inteiramente por ar, mas interrompido por qualquer circunstância e completado com o auxílio de outros meios. Como já se disse, só o trajecto previsto interessa,

e um transporte nestas condições será internacional se tal trajecto corresponder aos requisitos exigidos pelo art.º 1.º da Convenção.

Se, porém, se previu que o transporte normalmente se devia executar em parte por ar, em parte por qualquer outro meio, então terá de atender-se apenas ao trajecto convencionado para o transporte aéreo, para decidir se se trata ou não de um transporte internacional.

II

CONTRATO DE TRANSPORTE

14. A aplicação da Convenção de Varsóvia pressupõe a existência de um contrato de transporte: é o que se conclui das constantes referências que o seu texto faz às estipulações das partes.

Ficam, pois, excluídos do seu âmbito não só os transportes não contratuais, mas ainda os que sejam resultantes de contratos de outra natureza. Está, por exemplo, neste caso, o transporte do pessoal de bordo, que voa mercê de um contrato de trabalho e não de um contrato de transporte.

O contrato de transporte tem para a Convenção de Varsóvia natureza meramente consensual. Os títulos cuja emissão impõe nos art.ºs 3.º, 4.º e 5.º são simples meios de prova, cuja falta, portanto, não afecta a validade e existência do contrato.

A Convenção não estabelece a obrigação de o transportador aceitar o transporte. Ao contrário, o seu art.º 33.º prescreve que nada que resulte das suas disposições pode impedir um transportador de recusar a celebração de um contrato de transporte ou de elaborar regulamentos que não estejam em contradição com essas disposições.

Todavia, em relação aos concessionários de serviço público, deve entender-se que não podem recusar-se, arbitrariamente, a efectuar os transportes que lhes sejam requeridos, pois o carácter dum tal serviço impõe que seja prestado a todos igualmente, segundo as normas reguladoras do seu funcionamento.

Não terão, porém, a obrigação de executar transportes incompatíveis com as exigências técnicas e comerciais da exploração do serviço. Poderão, por exemplo, recusar o transporte de certas mercadorias,

por motivos de segurança, ou, por razões de ordem comercial, não aceitar passageiros num troço da rota, a fim de assegurar o transporte sobre outro troço.

III

TRANSPORTES GRATUITOS

15. A Convenção de Varsóvia aplica-se apenas aos transportes gratuitos efectuados em aeronave por uma empresa de transportes aéreos, excluindo, portanto, do seu âmbito todos os outros transportes gratuitos.

Em que termos, porém, se poderá dizer que estamos perante um transporte gratuito?

Dir-se-á que um transporte é gratuito quando não dá lugar a retribuição. Mas é evidente que essa retribuição não terá de ser forçosamente feita em dinheiro; basta que o transportado fique, pelo facto do transporte, obrigado a uma prestação para com o transportador, qualquer que seja a sua natureza e importância e constitua ou não a contrapartida economicamente equivalente do transporte.

Alguns autores entendem que é também necessário examinar se o transporte é ou não uma operação acessória de uma convenção. Na negativa o transporte será gratuito; na afirmativa oneroso. Assim, não pode considerar-se gratuito o transporte da tripulação, pois este transporte é um elemento de um contrato de trabalho.

Na mesma ordem de ideias, não têm carácter gratuito os transportes sem remuneração efectuados pelo transportador em virtude de uma convenção celebrada com outrem. Trata-se efectivamente da aplicação pura e simples dum contrato em benefício de terceiros. Estão neste caso os transportes efectuados por um concessionário dum serviço público que, por hipótese, tenha assumido a obrigação de transportar gratuitamente os funcionários de determinados organismos oficiais.

Diga-se, finalmente, que, para estarmos em presença de um transporte a título oneroso, não é necessário que a prestação do transportado tenha sido efectuada; basta que seja devida.

IV

VOOS EXPERIMENTAIS

16. A Convenção de Varsóvia não é aplicável aos transportes aéreos internacionais executados a título de primeiros ensaios por empresas de navegação aérea em vista do estabelecimento de linhas aéreas regulares (art.º 34.º).

V

VOOS ESPECIAIS

17. A Convenção de Varsóvia não se aplica também aos voos realizados em circunstâncias que saiam do quadro normal da exploração do transporte aéreo. Estão neste caso, por exemplo, os voos efectuados em missões de busca e salvamento ou para fins de investigação científica (art.º 34.º).

CAPÍTULO II

TÍTULOS DE TRANSPORTE

18. A Convenção, nos seus art.ºs 3.º a 5.º, impõe a emissão de um título de transporte; mas a sua ausência, irregularidade ou perda, como já se disse, não afecta a existência e validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às regras da Convenção.

A Convenção de Varsóvia estabelece três espécies de títulos de transporte:

- o bilhete de passagem;
- o boletim de bagagens;
- a guia de transporte aéreo.

Destes documentos devem constar certos elementos que a Convenção enumera. Todavia, as partes podem dar-lhes a forma que entenderem e, nomeadamente pelo que respeita ao transporte de

passageiros e de mercadorias, decidir se são nominativos ou ao portador, podendo a guia de transporte aéreo ser ainda à ordem.

A — Bilhete de passagem

19. No transporte de pessoas, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro um bilhete de passagem (art.º 3.º) que deve conter as seguintes menções :

- a) Lugar e data de emissão ;
- b) Pontos de partida e de destino ;
- c) Paragens previstas, podendo todavia esta indicação ser feita com a reserva de que o transportador as poderá alterar em caso de necessidade e sem que essa alteração possa fazer perder ao transporte o seu carácter internacional ;
- d) Nome e endereço do ou dos transportadores ;
- e) Indicação de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido pela Convenção de Varsóvia.

É grande a importância dos elementos cuja indicação se exige : o lugar de emissão, como lugar da celebração do contrato, pode ser decisivo para determinação da lei aplicável nas matérias não reguladas pela Convenção ; a data da emissão permitirá determinar a legislação em vigor no momento da celebração do contrato e a capacidade das partes, e facilita ainda a fiscalização do cumprimento pelo transportador público do princípio da igualdade, permitindo verificar se a ordem de partida dos passageiros corresponde à ordem de emissão dos bilhetes ; a designação dos pontos de partida e de destino é essencial para determinar o conteúdo das obrigações, e com a menção das escalas previstas distingue se o transporte é ou não internacional ; o nome e endereço do ou dos transportadores identifica as partes do contrato e é tanto mais necessário quanto é certo que o art.º 30.º determina que, nos transportes efectuados por transportadores sucessivos, o passageiro não pode accionar senão o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual o acidente ou o atraso se produziu, salvo no caso em que, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumiu a responsabilidade por todo o transporte. Anote-se, porém, que a Convenção não exigiu a

indicação no bilhete da hora da partida e da data da viagem, o que, representando uma real necessidade, consta de facto de todos os bilhetes.

A ausência, irregularidade ou perda do bilhete não afecta nem a existência, nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às regras da Convenção. Se, todavia, o transportador aceitar o passageiro sem lhe entregar o bilhete de passagem, perderá o direito de se prevalecter das disposições que excluem ou limitam a sua responsabilidade.

O bilhete de passagem tem de ser considerado como uma quitação e um meio de prova; e, sendo assim, o passageiro que tiver perdido o seu bilhete, mas puder provar que o pagou, tem direito a exigir do transportador a execução do contrato.

Note-se, porém, que a «Associação Internacional dos Transportadores Aéreos (I. A. T. A.)» estabeleceu, nas suas Condições Gerais de Transporte, que, em caso de perda do bilhete, o passageiro em circunstâncias de provar o seu pagamento tem apenas um direito restrito ao reembolso. Este entendimento parece, no entanto, reflectir um desconhecimento completo da natureza jurídica do bilhete de passagem, e é abertamente contrário à Convenção de Varsóvia na parte em que dispõe não afectar a perda do bilhete a validade e existência do contrato de transporte.

B — Boletim de bagagens

20. No transporte de bagagens que não sejam objectos pessoais que o passageiro conserve à sua guarda, o transportador é obrigado a emitir um boletim de bagagens (art.º 4.º).

O boletim de bagagens é passado em dois exemplares, um para o passageiro outro para o transportador, e deverá conter as seguintes indicações :

- a) Lugar e data da emissão ;
- b) Pontos de partida e de destino ;
- c) Nome e morada do ou dos transportadores ;
- d) Número do bilhete de passagem ;

- e) Indicação de que a entrega das bagagens é feita ao portador do boletim ;
- f) Número e peso dos volumes ;
- g) Importância do valor declarado ;
- h) Indicação de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido pela Convenção de Varsóvia.

Como sucede com o bilhete de passagem, a falta, irregularidade ou perda do boletim não afecta nem a existência nem a validade do contrato de transporte, que continuará sujeito às regras da Convenção. Todavia, se o transportador aceita as bagagens sem que haja sido emitido o boletim ou se o boletim não contém as indicações previstas nas alíneas d), f) e h), não se poderá prevalecer das disposições que excluem ou limitam a sua responsabilidade.

C — Guia de transporte aéreo

21. O art.º 5.º da Convenção de Varsóvia dispõe que o transportador de mercadorias tem o direito de exigir ao expedidor a emissão de um título denominado guia de transporte aéreo e que o expedidor tem o direito de lhe exigir a aceitação desse documento. Quando há mais de um volume, o transportador tem o direito de exigir ao expedidor a passagem de diferentes guias de transporte (art.º 7.º).

A guia de transporte aéreo tem o papel e a utilidade da declaração de expedição exigida nos transportes ferroviários. É ela que precisa as condições do transporte a efectuar, as tarifas aplicáveis, a extensão da responsabilidade do transportador, etc.. É, em suma, a lei do contrato.

A guia de transporte aéreo é passada pelo expedidor em três exemplares originais e entregue com a mercadoria. O primeiro exemplar leva a menção «para o transportador» e é assinado pelo expedidor ; o segundo leva a menção «para o destinatário», é assinado pelo expedidor e pelo transportador, e acompanha a mercadoria ; o terceiro é assinado pelo transportador e entregue por ele ao expedidor depois da aceitação da mercadoria. A assinatura do transportador deve ser aposta logo que aceita a mercadoria e pode ser substi-

tuída por um carimbo; a assinatura do expedidor pode ser impressa ou também substituída por um carimbo (art.º 6.º).

No caso de ser o transportador que passe a guia de transporte aéreo, como acontece na prática quase sempre, presume-se, até prova em contrário, que age por conta do expedidor.

Menções que devem constar da guia de transporte aéreo

22. Nos termos do art.º 8.º da Convenção de Varsóvia, a guia de transporte aéreo deve conter as seguintes menções:

- a) Lugar onde o documento foi emitido e data em que foi passado;
- b) Pontos de partida e de destino;
- c) Paragens previstas, sob reserva da faculdade para o transportador de estipular que poderá alterá-las em caso de necessidade e sem que essa alteração possa fazer perder ao transporte o seu carácter internacional;
- d) Nome e endereço do expedidor;
- e) Nome e endereço do primeiro transportador;
- f) Nome e endereço do destinatário, se for caso disso;
- g) Natureza da mercadoria;
- h) Número, forma de embalagem, marcas particulares ou números dos volumes;
- i) Peso, quantidade, volume ou dimensões da mercadoria;
- j) Estado aparente da mercadoria e da embalagem;
- k) Preço do transporte, se foi estipulado, data e lugar do pagamento e pessoa que deve pagar;
- l) Se o envio é feito contra reembolso, o preço das mercadorias e eventualmente a importância das despesas;
- m) Importância do valor declarado;
- n) Número de exemplares da guia de transporte aéreo;
- o) Documentos transmitidos ao transportador para acompanhar a guia de transporte aéreo;
- p) Prazo de transporte e indicação sumária de via a seguir (via), se foram estipulados;
- q) Indicação de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido pela Convenção de Varsóvia.

Falta e irregularidade da guia de transporte aéreo

23. A ausência, irregularidade ou perda da guia de transporte aéreo não afecta nem a validade, nem a existência do contrato de transporte que continuará sujeito às regras da Convenção: é o que estabelece o seu art.º 5.º. Mas o art.º 9.º dispõe que, no caso de o transportador aceitar a mercadoria sem que seja passada uma guia de transporte aéreo ou se esta não contiver todas as menções constantes do art.º 8.º, alíneas a) e i) inclusive e q), o transportador não poderá valer-se das disposições da Convenção que limitam ou excluem a sua responsabilidade.

Note-se, porém, que a guia de transporte aéreo, mesmo incompleta, tem valor probatório pelo que respeita às indicações que contiver.

Declarações inexactas ou falsas declarações

24. O expedidor é responsável pela exactidão das indicações e declarações relativas à mercadoria que inscreve na guia de transporte aéreo, sendo-lhe imputável qualquer prejuízo sofrido pelo transportador ou por qualquer outra pessoa em consequência das tais indicações e declarações serem irregulares, inexactas ou incompletas (art.º 10.º).

Já se tem sustentado que o preceituado neste art.º 10.º se não harmoniza com o estabelecido no art.º 9.º, segundo o qual o transportador, se aceitar as mercadorias sem que da guia de transporte aéreo constem todas as menções indicadas no art.º 8.º, alíneas a) a i) e q), não terá o direito de se prevalecer das disposições da Convenção que excluem ou limitam a sua responsabilidade. A contradição entre os dois preceitos estaria em que, prevendo o art.º 9.º uma sanção contra o transportador, esta sanção, nos termos do art.º 10.º, viria afinal a recair sobre o expedidor.

Parece-nos que se trata de uma contradição mais aparente que real.

Deve antes entender-se que o transportador é responsável pela existência das menções referidas e o expedidor pelo seu conteúdo. Na verdade, o art.º 9.º apenas responsabiliza o transportador pela sua falta; mas, por virtude da aplicação do art.º 10.º, se essas menções, embora inscritas na guia, forem irregulares, inexactas ou incom-

pletas, os prejuízos que daí resultarem são imputáveis ao expedidor. Assim compreendidos, vê-se que os dois preceitos se harmonizam perfeitamente.

Valor probatório da guia de transporte aéreo

25. Segundo o art.º 11.º, a guia de transporte faz fé até prova em contrário da celebração do contrato, da recepção da mercadoria e das condições do transporte. As indicações dela constantes relativas ao peso, às dimensões e à embalagem da mercadoria, assim como ao número de volumes, fazem fé até prova em contrário; as relativas à quantidade, ao volume e ao estado da mercadoria não fazem prova contra o transportador senão quando a verificação foi por ele feita na presença do expedidor e anotada na guia de transporte aéreo, ou se se trata de indicações relativas ao estado aparente da mercadoria.

Esta dualidade de regimes explica-se pelo facto de a exactidão das menções primeiramente referidas ser de fácil verificação, o que não acontece com a das consideradas em segundo lugar, que exigiria a abertura dos volumes entregues ao transportador.

Disposição da mercadoria

26. O sistema estabelecido pela Convenção de Varsóvia no que respeita ao direito de disposição da mercadoria é muito semelhante ao estabelecido na Convenção de Berna para os transportes ferroviários.

O expedidor, nos termos do art.º 12.º, tem o direito, com a condição de executar todas as obrigações resultantes do contrato de transporte, de dispor da mercadoria:

- a) Retirando-a no aeródromo de partida ou de destino;
- b) Retendo-a durante a viagem, por ocasião de uma aterragem;
- c) Fazendo-a entregar no lugar do destino ou durante a viagem a pessoa diferente do destinatário indicado na guia de transporte aéreo;
- d) Exigindo o seu retorno ao aeródromo de partida, desde que o exercício deste direito não traga prejuízo nem ao transportador, nem aos outros expedidores, e com a obrigação de suportar as despesas daí resultantes.

No caso de ser impossível a execução das ordens do expedidor, o transportador deve avisá-lo imediatamente.

Se o transportador cumprir as ordens do expedidor sem exigir a apresentação do exemplar da guia do transporte aéreo entregue a este, é responsável, sem prejuízo do seu direito de regresso contra o expedidor, pelos danos que este facto possa causar àquele que regularmente se encontra na posse daquela guia.

O direito do expedidor a dispor da mercadoria cessa no momento em que começa o do destinatário. Segundo o disposto no art.º 13.º, chegada a mercadoria ao lugar do destino, o destinatário tem o direito de pedir ao transportador a sua entrega, mediante o pagamento dos créditos e o preenchimento das demais obrigações estipuladas na guia de transporte.

O transportador, salvo convenção em contrário, deve avisar o destinatário da chegada da mercadoria. Se a perda da mercadoria foi reconhecida pelo transportador ou esta não chegar sete dias depois da data prevista, pode o destinatário fazer valer contra o transportador os direitos emergentes do contrato de transporte.

Já se sustentou que, ao contrário do que se estabelece na Convenção de Berna, o expedidor não tem o direito de adiar a entrega da mercadoria. Mas, uma vez que ele pode conseguir indiretamente o mesmo resultado, exigindo ao transportador o retorno da mercadoria ao aeródromo de partida depois de um certo prazo e ordenando-lhe, antes dele expirar, que a entregue ao destinatário (e o transportador tem de se conformar com estas ordens, desde que tenham sido dadas antes de o destinatário exigir a entrega da mercadoria e da guia de transporte aéreo), não se vê razão aceitável para lhe negar esse direito.

O expedidor e o destinatário podem fazer valer os direitos a dispor da mercadoria que lhes são conferidos pelos art.ºs 12.º e 13.º, cada um em seu próprio nome, quer o façam no seu próprio interesse, quer no interesse de outrem, com a condição de executarem as obrigações que o contrato impõe (art.º 14.º).

As regras sobre a disposição da mercadoria constantes da Convenção não se impõem, porém, de modo absoluto. Podem ser der-

rogadas por quaisquer estipulações inscritas na guia de transporte aéreo.

Formalidades aduaneiras, administrativas ou policiais

27. O expedidor é obrigado a fornecer as informações e a juntar à guia de transporte aéreo os documentos que, antes da entrega da mercadoria ao destinatário, são necessários ao cumprimento das formalidades aduaneiras, administrativas ou policiais. O expedidor é responsável para com o transportador por todos os prejuízos que possam resultar da ausência, insuficiência ou irregularidade dessas informações e documentos, salvo o caso de culpa por parte do transportador ou dos seus propositos (art.º 16.º).

Como, porém, o transportador não é obrigado a examinar a exactidão ou suficiência das informações e documentos (art.º 16.º) a sua culpa ou a dos seus propositos só pode consistir em indicações erradas que nesta matéria dêem ao expedidor, como a de que nenhuma formalidade aduaneira é necessária, sendo-o efectivamente, ou em não lhe transmitir, no devido prazo, certas exigências das autoridades competentes, que, não satisfeitas nesse prazo, determinem a aplicação de uma sanção.

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

28. A Convenção de Varsóvia regula apenas a responsabilidade do transportador que resulta da inexecução de determinadas obrigações emergentes do contrato de transporte.

Esta responsabilidade é limitada (art.º 22.º) e o ónus da prova pertence ao transportador.

I

CAMPO DE APLICAÇÃO DO REGIME PREVISTO NA CONVENÇÃO

29. O regime de responsabilidade previsto na Convenção aplica-se estritamente aos casos enunciados no seu texto; os restantes

serão resolvidos segundo os princípios gerais do direito internacional privado.

Os casos que condicionam a aplicação do regime da Convenção de Varsóvia são :

- a) Morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal ;
- b) Destruição, perda ou avaria de mercadorias ou bagagens registadas ;
- c) Atraso.

A — Morte, ferimentos ou quaisquer outras lesões corporais

30. O transportador é responsável pelo dano resultante de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um passageiro, quando o acidente que o causou se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque (art.º 17.º).

Ficam, portanto, excluídos os danos que se tenham produzido no decurso de transportes terrestres, fluviais ou marítimos a que o contrato possa dar lugar.

O transportador não é responsável, evidentemente, por todos os acidentes produzidos a bordo ou durante as operações de embarque e desembarque. É necessário que haja uma adequada relação da causalidade entre eles e o avião ou aquelas operações. Efectivamente, embora o texto da Convenção não dê qualquer indicação a este respeito, a verdade é que dificilmente se compreenderia que, por hipótese, o transportador fosse responsável por um ferimento sofrido por um passageiro em razão de uma alteração com outro passageiro, apenas com fundamento em que o acidente se tinha produzido a bordo.

Que entender, porém, por operações de embarque e desembarque?

A escolha, dentre os diversos significados que a expressão admite, daquele que devemos adoptar não pode alhear-se dos motivos determinantes do estabelecimento de um regime especial de responsabilidade para o transportador aéreo. Ora, não são lícitas dúvidas de que a razão de ser de um tal regime está no risco inerente à explora-

ção do transporte aéreo ; e, sendo assim, logicamente só pode ser aplicável ao passageiro que se encontra sujeito a esse risco.

Esta simples consideração leva ao entendimento segundo o qual para a Convenção de Varsóvia a operação de embarque começa quando o viajante entra no aeródromo da partida e a operação de desembarque acaba quando ele abandona o aeródromo de chegada : antes ou depois disso não se encontra ao alcance dos riscos inerentes ao transporte aéreo.

B — Destruição, perda ou avaria de mercadorias e de bagagens registadas

31. O transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de bagagens registadas ou de mercadorias, quando o facto que causou o dano se produziu durante o transporte aéreo. Considera-se transporte aéreo, para este efeito, o período durante o qual as bagagens ou mercadorias se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo de uma aeronave, quer em qualquer outro lugar no caso de aterragem fora de um aeródromo. O período de transporte aéreo não compreende os transportes terrestres, marítimos ou fluviais que não forem efectuados no interior de um aeródromo (art.º 18.º, alíneas 1.ª a 3.ª).

Contudo, quando um transporte marítimo ou fluvial é realizado em execução de um contrato de transporte aéreo para efeito de carregamento, entrega ou transbordo, presume-se, salvo prova em contrário, que qualquer dano resulta de um facto sobrevivendo durante o transporte aéreo (segunda parte da alínea 3.ª do art.º 18.º).

O estabelecimento desta presunção funda-se em que é difícil apurar, ao contrário do que sucede com o transporte de passageiros, o lugar em que o dano se produziu, dado que as mercadorias e as bagagens ficam ao cuidado do transportador nas suas agências e são por ele transportadas para o aeródromo.

C — Atraso

32. Dispõe o art.º 19.º que o transportador é responsável pelo dano resultante de um atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagens ou mercadorias.

A responsabilidade derivada de atraso não abrange apenas o voo propriamente dito, mas todo o transporte.

Pelo que respeita ao transporte de mercadorias e bagagens registadas tem-se sustentado que em caso de atraso a presunção estabelecida na segunda parte da alínea 3) do art.º 18.º não é aplicável, uma vez que no art.º 19.º se lhe não faz nenhuma referência. Todavia, não se vê nenhum motivo especial para o estabelecimento desta presunção, no tocante somente à destruição, perda ou avaria de mercadorias ou bagagens; ao contrário, as razões práticas e lógicas do sistema impõem a sua aplicação no caso de atraso, devendo, assim, entender-se que o legislador formulou no art.º 18.º um princípio geral e não uma regra especial aplicável apenas às situações previstas no mesmo artigo.

II

CAUSAS DE EXONERAÇÃO DA RESPONSABILIDADE

33. Segundo o art.º 20.º, o transportador não é responsável se provar que ele e os seus propositos tomaram todas as medidas necessárias para evitar o dano ou que lhes era impossível tomá-las.

Nos transportes de mercadorias e de bagagens registadas, o transportador também não é responsável se provar que o prejuízo provém de um erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação e que, a todos os outros respeitos, ele e os seus propositos tomaram as medidas necessárias para evitar o prejuízo.

No caso de o transportador fazer a prova de que foi a culpa de pessoa lesada que causou o dano ou para ele contribuiu, o tribunal competente poderá, de harmonia com as disposições da sua própria lei, afastar ou atenuar a responsabilidade do transportador (art.º 21.º).

A — Adopção de medidas necessárias para evitar o dano ou a impossibilidade de as tomar

34. A expressão não pode evidentemente tomar-se num sentido literal, pois a adopção das medidas necessárias para evitar o dano evitá-lo-ia forçosamente.

Tem-se sustentado que o art.º 20.º tem em vista as medidas que estão em relação directa com o acidente. Assim, supondo um caso de incêndio, o transportador deveria provar que tinha a bordo uma adequada instalação de luta contra incêndios e que ela foi usada devidamente.

Esta interpretação leva, porém, à consequência de que todos os acidentes cuja causa se desconhecer são necessariamente da responsabilidade do transportador. Por outro lado, a prova de um acidente devido a caso de força maior não bastaria para exonerar o transportador. Em certos casos, portanto, o regime da Convenção de Varsóvia seria mais severo que o regime comum, o que não parece admissível.

Nestas condições, o entendimento a adoptar é o de que o transportador, para se exonerar, deve provar que ele e os seus propositos puseram na execução do contrato de transporte toda a diligência que se tem o direito a esperar de um bom transportador, não tendo, assim, de fazer a prova da sua conduta relativamente às circunstâncias do acidente, a não ser que lhe seja possível reconstituí-las.

Quer dizer: tem de provar que fez tudo quanto estava em sua mão para evitar o acidente, adoptando as medidas gerais e especiais que as circunstâncias aconselhavam. No estado actual da regulamentação do transporte aéreo, não será difícil apurar se tais medidas foram ou não tomadas.

B — Propostos

35. Como vimos, o transportador é responsável se não provar que ele ou os seus propositos adoptaram as medidas necessárias para evitar o dano ou não as puderam tomar. Importa, por conseguinte, saber qual é o conceito de proposto.

A 3.ª reunião do C. I. T. E. J. A. adoptou a definição seguinte: proposto é toda a pessoa que esteja ligada com o empresário em virtude de um mandato qualquer e age em seu nome e por sua conta; mas esta definição, excluindo o pessoal que não tenha a qualidade de mandatário, é demasiado estreita, e todos os autores parecem actualmente de acordo em incluir no conceito de proposto o pessoal empregado pelo transportador para a execução do transporte, compreendendo mesmo aquele que nos pontos de escala se encarrega,

por sua conta, de múltiplas operações técnicas, comerciais e administrativas.

A responsabilidade do transportador por facto dos seus propositos tem o seu fundamento na confusão da pessoa do devedor com a das pessoas de que ele se serve para executar a obrigação.

O transportador só é responsável pelo proposto quando este age no exercício das suas funções. Com efeito, a Convenção, no seu art.º 25.º, determina que, para privar o transportador de certos direitos nela conferidos, o dolo do proposto deve ter sido verificado no exercício de tais funções. Não se justificando neste caso qualquer regra de excepção, o art.º 25.º revela certamente um princípio geral.

C — Vício próprio da aeronave

36. Segundo a regra do art.º 20.º tem de admitir-se que a existência na origem do acidente de um vício próprio da aeronave não constitui por si só uma causa de exoneração. É preciso examinar a questão em referência às medidas tomadas para evitar o dano ou à impossibilidade de as tomar. Por consequência, o transportador será responsável se não provar que ignorava esse vício, que não existia dele nenhum índice perceptível a um transportador diligente, e que, portanto, não podia tê-lo remediado com medidas adequadas.

D — Erro náutico

37. Como já se disse, o transportador de bagagens registadas e mercadorias não é responsável se provar que o acidente foi devido a um erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação e que, a todos os outros respeitos, ele e os seus propositos tomaram as medidas necessárias para evitar o dano.

O sistema de responsabilidade no transporte de bagagens registadas e mercadorias é pois, sem que se veja bem a razão disso, menos rigoroso que no transporte de passageiros, pois se admite quanto a ele mais uma causa de exoneração — o erro náutico.

Entendem alguns autores que só tem relevância o erro náutico cometido pelo comandante, pelo piloto ou pelo navegador, excluindo-se, portanto, os erros imputáveis aos restantes membros da tripulação. Esta interpretação é, porém, demasiado literal. Se é verdade, como parece evidente, que, com a expressão erro de pilotagem, de

condução da aeronave ou de navegação, se têm em vista os erros cometidos nas manobras técnicas relativas à circulação pròpriamente dita da aeronave, é a natureza do erro cometido que interessa e não a pessoa do seu autor.

E — Culpa da vítima

38. A culpa da vítima na origem do dano pode isentar ou atenuar, nos termos da lei do tribunal competente, a responsabilidade do transportador. Efectivamente, prescreve o art.º 21.º que, no caso de o transportador fazer a prova de que foi a culpa da pessoa lesada que causou o dano ou para ele contribuiu, o tribunal poderá, de harmonia com as disposições da sua própria lei, afastar ou atenuar a responsabilidade do transportador.

III

LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE

39. No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador em relação a cada passageiro é limitada à quantia de 125.000 francos-ouro. No caso de a indemnização, segundo a lei do tribunal competente, poder ser fixada sob a forma de renda, o capital correspondente a esta renda não poderá ultrapassar esse limite. Todavia, por convenção especial com o transportador, poderá o passageiro fixar um capital mais elevado (art.º 22.º, alínea 1.ª).

No transporte de bagagens registadas e de mercadorias, a responsabilidade do transportador é limitada à quantia de 250 francos-ouro por quilograma, salvo declaração especial de interesse na entrega feita pelo expedidor no momento de confiar o volume ao transportador, mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste último caso, o transportador será obrigado a uma indemnização até ao limite da quantia declarada, a não ser que prove que essa quantia é superior ao interesse real do expedidor na entrega (*idem*, alínea 2.ª).

No que respeita aos objectos que ficam à guarda do passageiro, a responsabilidade é limitada a 5.000 francos-ouro por passageiro (*idem*, alínea 3.ª).

Todas as quantias acima indicadas são consideradas em relação

ao franco — ouro Poincaré, mas poderão ser convertidas em moeda nacional, números redondos.

Poderá, porém, perguntar-se se estas limitações da responsabilidade do transportador são apenas válidas inter-partes ou, ao contrário, têm oponibilidade. Tendo em atenção o disposto no art.º 24.º, segundo o qual a acção de responsabilidade, seja a que título for, não pode ser exercida senão nas condições e com os limites previstos na Convenção, devemos inclinar-nos para a segunda solução.

IV

RESPONSABILIDADE CONVENCIONAL E CLÁUSULAS DE ARBITRAGEM

40. A Convenção, no seu art.º 23.º, declara nulas e de nenhum efeito todas as cláusulas tendentes a exonerar o transportador da sua responsabilidade ou a estabelecer um limite inferior ao que está nela fixado, mas a nulidade destas cláusulas não tem como consequência a nulidade do contrato, que continuará a reger-se pelas regras da Convenção.

Para o transporte de mercadorias (art.º 32.º), as cláusulas de arbitragem são admitidas contanto que :

- a) As regras da Convenção sejam respeitadas; e
- b) A arbitragem se realize nos lugares de competência dos tribunais onde a acção de responsabilidade deve ser intentada.

V

EXCEPÇÕES AO REGIME DE RESPONSABILIDADE PREVISTO NA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. DOLO OU CÚLPA EQUIVALENTE

41. O sistema geral de responsabilidade do transportador previsto na Convenção de Varsóvia comporta algumas excepções. Em certos casos, o transportador não pode prevalecer-se das disposições que limitam ou excluem a sua responsabilidade. São as seguintes :

- a) Falta do bilhete de passagem (art.º 3.º, alínea 2.ª);
- b) Falta ou irregularidade do boletim de bagagens (art.º 4.º, alínea 4) ou da guia de transporte aéreo (art.º 9.º);
- c) Dolo, ou culpa segundo a lei do tribunal competente equivalente ao dolo, na origem do dano (art.º 25.º).

Aos casos previstos nas alíneas a) e b) já nos referimos quando tratámos dos títulos de transporte. Resta-nos examinar o previsto na alínea c).

Dispõe o art.º 25.º que o transportador não terá o direito de se prevalecer das disposições da Convenção que excluem ou limitam a sua responsabilidade, se o dano provém de dolo ou de culpa, que segundo a lei do tribunal competente, é considerada como equivalente ao dolo. Esse direito ser-lhe-á igualmente negado se o dano for causado nas mesmas condições por um dos seus propositos agindo no exercício das suas funções.

A prova do dolo ou de culpa equivalente incumbe evidentemente àquele que deles se pretende aproveitar e, assim, privar o transportador de privilégios que a Convenção lhe concede.

A equiparação ao dolo da culpa dependerá da lei do tribunal competente. É, pois, em face dessa lei que terá de resolver-se o problema.

VI

REGIME DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR QUANDO É AFASTADO O REGIME ESPECIAL PREVISTO NA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

42. Cumpre agora averiguar qual é o regime da responsabilidade do transportador quando é afastada a aplicação do regime especial previsto na Convenção de Varsóvia.

É-se tentado a responder que nos casos referidos no número anterior a questão será resolvida pela lei nacional aplicável consoante as regras do Direito Internacional Privado; mas a simples consideração de que pode constar desta lei um regime mais vantajoso para o transportador que o estabelecido na Convenção mostra ter de ser outra a solução a adoptar.

Com efeito, tais casos não têm como consequência afastar a aplicação da Convenção de Varsóvia no seu todo, mas tão-sómente a dos seus preceitos que estabelecem as causas de exoneração da responsabilidade do transportador (art.º 20.º) ou limitam essa responsabilidade (art.º 22.º).

Nestas condições, continuando o contrato de transporte sujeito às restantes regras que a Convenção estabeleceu, o que afinal acontece é ter-se substituído um regime de responsabilidade fundado na culpa por um sistema de responsabilidade objectiva. Assim, por exemplo, provado o dolo do transportador ou dos seus propositos na origem do dano, aquele é responsável sem quaisquer limites e ainda que se tenham verificado alguns dos factos que em circunstâncias normais exoneram a sua responsabilidade.

Põe-se, porém, o problema de saber se, neste caso, é aplicável o art.º 21.º da Convenção. As opiniões dividem-se, mas inclinamo-nos para a que sustenta ser o art.º 21.º inteiramente aplicável, pois nele se consagra um princípio de direito comum geralmente consignado nos direitos nacionais e não um princípio que especialmente beneficia o transportador; e, nestes termos, se o acidente ou o atraso derivam de facto do lesado, não faz sentido, mesmo num sistema de responsabilidade objectiva, responsabilizar o transportador.

VII

ACÇÕES DE RESPONSABILIDADE

A — Tribunais competentes

43. Diz o art.º 28.º que a acção de responsabilidade deve ser intentada, à escolha do autor, no território de uma das Altas Partes Contratantes, quer no tribunal do domicílio do transportador, da sede principal da sua exploração ou do lugar onde ele possui um estabelecimento por intermédio do qual o contrato foi concluído, quer no tribunal do lugar de destino.

Verifica-se que falta nesta enumeração o lugar do acidente. O lugar do acidente estava efectivamente incluído no anteprojecto, mas foi eliminado pela razão de que certos países sobrevoados pelas

linhas aéreas são desprovidos de uma organização judiciária idónea.

Por idêntica razão, não têm força executória nos Estados membros da Convenção as sentenças proferidas pelos tribunais de um deles. Com efeito, tendo ficado a Convenção de Varsóvia aberta à adesão de todos os Estados, sem que os seus membros a isso se possam opor, não quiseram estes sujeitar-se às sentenças dos tribunais de um Estado cuja organização judiciária não oferecesse as devidas garantias.

Nos termos do art.º 32.º as regras de competência têm carácter imperativo, sem prejuízo da validade de cláusulas de arbitragem nos termos já referidos.

B — Processo

44. O processo é regulado pela lei do tribunal competente (alínea 2.ª do art.º 28.º).

C — Caducidade

45. A acção de responsabilidade deve ser intentada no prazo de dois anos a contar da chegada ao lugar de destino, ou do dia em que a aeronave ali deveria ter chegado, ou ainda da interrupção do transporte. Trata-se de um prazo de caducidade e não de prescrição.

A forma de contagem deste prazo é a determinada pela lei do tribunal competente.

D — Morte do devedor

46. Em caso de morte do devedor, prescreve o art.º 27.º que a acção de responsabilidade poderá exercer-se, dentro dos limites previstos na Convenção, contra os seus sucessores. Trata-se de uma disposição que se tornou necessária em virtude de um tal princípio não estar ainda consagrado pelo Direito inglês, o que presentemente já não acontece.

E — Disposições especiais aplicáveis ao transporte de bagagens e mercadorias

47. O exercício da acção de responsabilidade pertence ao expe-

didor e ao destinatário. Contudo, o destinatário não pode intentar a acção senão quando tiver um direito adquirido sobre a mercadoria (art.º 14.º).

A recepção das bagagens e das mercadorias pelo destinatário, sem protesto, constituirá presunção, salvo prova em contrário, de que foram entregues em bom estado e de harmonia com o título de transporte.

Em caso de avaria, o destinatário deve dirigir ao transportador um protesto imediatamente depois da descoberta da mesma e, quando muito, num prazo de três dias para as bagagens e de sete dias para as mercadorias, a contar da data da recepção. Em caso de atraso, o protesto deverá ser feito o mais tardar dentro de 14 dias, a contar daquele em que a bagagem ou a mercadoria tiverem sido postas à sua disposição. Todo o protesto deve ser feito por reserva inscrita no título de transporte ou por outro escrito expedido no prazo previsto para esse protesto. Na falta de protesto dentro dos prazos previstos, não podem ser propostas as acções contra o transportador, salvo o caso de fraude por parte deste (art.º 26.º).

F — Disposições especiais aplicáveis aos transportes sucessivos

48. No caso de um transporte a executar por vários transportadores sucessivos constituir nos termos previstos na Convenção um transporte único, o passageiro não poderá demandar senão o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual se produziu o acidente ou o atraso, salvo o caso de o primeiro transportador ter expressamente assumido a responsabilidade por todo o transporte (art.º 30.º, alínea 2.ª).

Tratando-se de transporte de bagagens ou de mercadorias, o expedidor poderá accionar o primeiro transportador e o destinatário que tenha direito à entrega o último, e os dois poderão fazê-lo contra o transportador que efectuou o transporte no decurso do qual se verificou a destruição, perda, avaria ou atraso (*idem*, alínea 3.ª).

Estes transportadores são solidariamente responsáveis para com o expedidor e o destinatário.