



CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica
<https://rivista.camminodiritto.it>



RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA AÉREA INTERNACIONAL EM CASOS DE ENTREGA ATRASADA DA BAGAGEM DO PASSAGEIRO

Através da recente decisão de 14 de Julho de 2015, n. 14667, a Corte di Cassazione tem esclarecido, segundo a Convenção de Montreal do 28 de Maio de 1999, que em caso de entrega atrasada ao passageiro da sua bagagem, a limitação da responsabilidade de indemnização da transportadora aérea internacional (normativa presente ao artigo 22 da mesma Convenção) é aplicada a qualquer dano acontecido ao passageiro, isto é, quer um dano patrimonial quer um dano não patrimonial.

di Salvatore Aromando
IUS/09 - ISTITUZIONI DI DIRITTO PUBBLICO
Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile
Raffaele Giaquinto

Publicato, Mercoledì 7 Ottobre 2015

O caso analisado pela Corte di Cassazione relativamente à sentença anteriormente mencionada, oferece uma reflexão sobre os mecanismos existentes no direito dos transportes aéreos internacionais e sobre a importância e a contemporânea dificuldade em classificar individualmente as componentes normativas, por exemplo, o conceito de dano.

Caso em que a transportadora aérea internacional entregue em atraso a bagagem de um passageiro, este, poderá pedir a **indenização do dano sofrido** segundo a disciplina e as limitações impostas na Convenção de Montreal do 28 de Maio de 1999, cujo objectivo é a unificação de algumas normas sobre o transporte aéreo internacional, ratificado na nossa jurisdição com a lei n.12 do 12 de Janeiro de 2004. Esta lei, ao capítulo III, prevê a disciplina da responsabilidade da transportadora e da entidade de indemnização dos danos; em particular, é o **artigo 19** que fala da **hipótese do atraso, concernente o transporte aéreo dos passageiros e das bagagens**. Segundo esta medida, a transportadora é sempre responsável do dano procedente do atraso no transporte aéreo dos passageiros e das bagagens, com a exclusão da responsabilidade só nos casos em que se demonstre de ter adoptado todas as disposições necessárias e possíveis com a finalidade de evitar o dano ocorrido.

A directiva em questão tem **natureza contratual** dado que nasce como um acordo entre duas partes, cujo fulcro é o transporte internacional, expresso no artigo 1.2 da Convenção de Montreal. Além disso, este artigo, fala de **transporte internacional** quando o lugar de partida e de chegada situam-se no território de **dois Estados que fazem parte da Convenção**. O caso analisado pela Suprema Corte di Cassazione referia-se a um transporte internacional com partida da Itália e com aterragem na Venezuela, ou seja, dois Estados signatários da Convenção pelo que a aplicação da mesma resulta pacífica.

Explicitados os limites da aplicação da Convenção de Montreal, é através das citadas etapas ético-jurídicas que foi reconhecida a responsabilidade da transportadora aérea internacional, relativamente ao artigo 19 da Convenção, que trata o atraso da entrega da bagagem. Reconhecida a responsabilidade da transportadora, é necessário individuar os conteúdos concretos e as eventuais limitações. O artigo 22 da Convenção prevê que a **responsabilidade da transportadora em caso de atraso na entrega da bagagem, é sujeita a uma particular limitação pelo que não é possível ultrapassar os 1000 direitos especiais de transferência por cada passageiro**, salvo se é comprovado que o dano proceda de um acto ou omissão ciente e intencional da transportadora ou dos seus trabalhadores.

O que lamenta o recorrente não é a 'provável efectividade do dano' (an debeat) da responsabilidade da transportadora mas, a pretendida integridade da noção de dano neste caso procedente da entrega atrasada, com respeito ao exercício acima mencionado do

‘provável efeito do dano’ (quantum debeatur), presente no artigo 22.2 da Convenção de Montreal. Diferentemente da noção de dano, esta questão é uma das mais debatidas em âmbito internacional, dada a extrema fragilidade de alguns termos jurídicos no seio das Convenções e a ulterior exigência para individuar uma normativa que uniforme as leis nacionais, evitando assim o contraste do significado dos termos jurídicos, vigentes em cada jurisdição. **É evidente que o termo jurídico mais controverso em âmbito internacional é o de dano.**

Em 2010, o artigo 22.2 da Convenção foi analisado pelo Tribunal de Justiça da União Europeia que tem interpretado como inclusivo tanto o dano material quanto o dano moral. Esta interpretação é comprovável através do artigo 31 da Convenção de Viena de 1969 sobre o direito dos tratados em que, deve ser preferido o sentido comum de um termo relativamente ao contexto em que vai ser incluído, o objecto e o fim para que será usado. Portanto, a noção de dano expressa pela Convenção de Montreal não tem uma origem convencional mas uma comum a todos os sistemas de direito internacional. Além disso, **a interpretação integral do dano resulta ser coerente ao contexto em que se encontra o termo, ou seja, relativamente às hipóteses de limitação de responsabilidade da transportadora** que implica uma aproximação diferente à natureza do mesmo dano. Este resultado hermenêutico é, enfim, coerente também com a finalidade perseguida pela Convenção isto é garantir um correcto equilíbrio entre as posições dos atores do acordo. Na verdade, a Convenção prevê por um lado, um regime de responsabilidade rigoroso da transportadora aérea que deve garantir uma tutela eficaz aos passageiros; por outro lado, em função da garantia da posição das transportadoras aéreas, é prevista uma limitação consensual da responsabilidade.

É possível afirmar que o artigo 22.2 da Convenção de Montreal especifica entre um **limite absoluto** e um alcance global na área da indemnização integral do dano quer o prejuízo material quer o prejuízo moral, deixando às regras da jurisdição de cada membro da Convenção, a indicar com exactidão a obrigação da indemnização. Portanto, aplicando o direito interno ao dano moral é necessário citar o que diz o **artigo 2059** do Código Civil, em relação a indemnização por ex lege, isto é, nas hipóteses de acto ilícito abstractamente configurável como crime, hipóteses particulares em que a lei consente através da restauração, hipóteses externas do crime e, enfim, nos casos de factos ilícitos gravemente lesivos de direitos constitucionais. Este ultimo caso, pode proceder também da responsabilidade contratual. Portanto, através da recente sentença examinada, a Corte di Cassazione tem definido a interpretação e o âmbito de aplicação da disciplina prevista pela Convenção de Montreal em caso de entrega atrasada da bagagem pelo que, a transportadora aérea internacional se torna responsável do atraso na entrega ao passageiro da sua bagagem, **a limitação da responsabilidade de indemnização da transportadora aérea, expressa no artigo 22.2 da Convenção, refere-se ao dano global considerado nos seus aspectos patrimoniais e não patrimoniais, segundo as regras do direito**

interno.
