

O *CODE-SHARING*. ASPECTOS CONTROVERTIDOS E CONSIDERAÇÕES PROPOSITIVAS

Marco Fábio Morsello*

1. Considerações preliminares. Razões determinantes da colaboração interempresarial no transporte aéreo. A perspectiva econômica

Como é cediço, a colaboração interempresarial inequívoca e crescente entre transportadores aéreos visando ganhos em escala competitiva no mundo globalizado gera reflexos na seara da responsabilidade civil, máxime tendo em vista o amplo leque de alianças existentes, com sinergia escudada em racionalização de funções, por vezes estranhas ao usuário do transporte aéreo, que se confronta com dificuldades, diante da ocorrência de dano-evento, para fins de efetiva determinação do responsável.

Com efeito, dentre as várias formas encontradas para a operacionalização da mencionada colaboração, dá-se especial destaque para o *code-sharing*, na medida em que, perante o usuário, impor-se-á efetiva verificação do implemento dos deveres anexos ou laterais (*Nebenpflichten*), ínsitos à boa-fé objetiva, no que concerne à ampla informação e esclarecimentos respectivos. A partir disso, haverá apreciação das problemáticas acarretadas pela referida figura, na seara da responsabilidade civil.¹

Cumprir destacar, no entanto, as causas do fomento inquestionável da colaboração interempresarial. Com a sofisticação tecnológica das aeronaves e o incremento correlato do fator segurança, houve aumento substancial do preço real daquelas. E, embora se argumente que ocorreu ampliação da oferta de assentos, principalmente no âmbito das aeronaves de fuselagem larga, houve necessidade de expansão das frotas diante da demanda crescente, que massificou, ao menos no Primeiro Mundo, essa forma de transporte.

A realidade competitiva, com a paulatina desregulamentação do setor e livre fixação de tarifas, impôs a racionalização de custos como forma de sobrevivência no mercado. Notou-se, outrossim, com base nos

efeitos da globalização, que os ganhos de escala seriam benéficos, com fulcro na consecução de alianças estratégicas, aptas a segmentar serviços e despesas, sem descumar receitas.

Ulterior concausa coadunou-se com maior integração econômico-política entre nações vizinhas, dando gênese, e.g., à formação de consórcios entre Companhias de determinados países, destacando-se, e.g., a SAS (Scandinavian Airlines, integrada por capitais privados, bem como por Companhias da Suécia, Dinamarca e Noruega), ou até mesmo de Companhias multinacionais, como ocorreu com a Air Afrique – atualmente sob regime de liquidação, iniciado em fevereiro de 2002 – criada pelo Tratado de Yaoundé (República de Camarões), celebrado em 28 de março de 1961, que surgiu de negociações entre ex-colônias francesas e a antiga metrópole, visando regulamentar os direitos de tráfego.

No continente europeu, destaca-se o intercâmbio entre Companhias Aéreas quanto às funções de especialização para manutenção de determinadas aeronaves, sob os sistemas ATLAS e KSSU. A utilização conjunta de Sistema Computadorizado de Reservas evidencia outra forma de colaboração, com importantes repercussões no que se refere à responsabilidade civil.

Sem prejuízo das mencionadas iniciativas, vislumbrou-se, a partir dos anos 1970, com a crise do petróleo, a necessidade premente de uma pronunciada redução de custos, o que fomentou, então, a realização de acordos entre Companhias Aéreas visando ao compartilhamento de mesma aeronave, divisão de custos e receitas, racionalizando o serviço.

Ademais, nos anos 1980 e 1990, com a desregulamentação mercadológica, a racionalização de serviços cresceu sensivelmente, ensejando o nascedouro de alianças estratégicas não só para o compartilhamento de determinados vôos e milhagens aéreas, como também para efetiva sinergia, propiciando integração de rotas, em rápidas conexões, por meio de terminais integrados, e possibilitando, destarte, maior oferta aos usuários, sem aumento proporcional de custos.

De fato, especial destaque, nesta seara, teve gênese no pioneirismo da aliança entre as Companhias KLM (de bandeira holandesa) e Northwest (Estados Unidos da América). Posteriormente, surgiram outras alianças de alcance global inequívoco, fomentando a integração de rotas, assistência aos passageiros em terra e integração de milhagens

* Juiz de Direito em São Paulo. Professor Doutor em Direito Civil na Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP). Professor da FGV/Law e Escola Paulista da Magistratura. Doutor em Direito Civil pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP). Membro Efetivo da SBDA. Membro Pleno da Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA).

¹ Nesse sentido, Marco Fábio Morsello, *Responsabilidade civil no transporte aéreo*, São Paulo, Atlas, 2006, p.241-243.

– sem prejuízo da ampla utilização do *code-sharing* –, e portanto racionalizando custos diante da árdua realidade competitiva.²

Abordados os aspectos econômicos, cumpre tecer considerações no âmbito jurídico, particularizando o *code-sharing* e seus efeitos na seara da responsabilidade civil.

2. O *code-sharing*. Caracterização. Vantagens. Problemáticas correlacionadas com o necessário implemento do princípio da boa-fé objetiva e repercussões na seara da responsabilidade civil. Apreciações críticas

O *code-sharing*, da mesma forma que outras modalidades de colaboração interempresarial no transporte aéreo, tem aumentado e crescido em importância, acompanhando a globalização econômica, bem como a realidade competitiva do referido mercado, que se revela cada vez mais acirrada. Tendo em vista que sua aplicação não se limita a mera propaganda ou operação técnica, é curial que a difusão respectiva dá azo à necessidade de regulamentação de alguns aspectos.

Perfilhando os ensinamentos de Jan Ernst C. de Groot, a cuja tradução livre ora procedemos, entendemos que, o *code-sharing*, “é o acordo por meio do qual um transportador aéreo utiliza seu código identificador de duas ou três letras, em vôos operados por outro transportador”.³

O *code-sharing* poderá, portanto, apresentar várias formas, sendo, em essência, o acordo por meio do qual dois ou mais transportadores, cada um sob seu código de identificação próprio ou combinado e/ou número de vôo próprio ou combinado, vendem assentos de um mesmo vôo, que é efetuado pelo parceiro operacional, sendo o outro integrante denominado *code-sharing partner*.

² Nesse sentido, Marco Fábio Morsello, op.cit., p.242.

³Code-sharing – United States policies and the lessons for Europe. *Air and Space Law*, The Hague, v. 19, n. 2, 1994, p. 62-74, observando, por outro lado, que o Departamento de Transportes dos Estados Unidos da América refere-se ao uso de um único código de identificação de transportador por dois ou mais transportadores. No mesmo diapasão, segue o entendimento dos seguintes doutrinadores: Mário O. Folchi, *Los acuerdos de código compartido*, Cuestiones Jurídicas del Código Compartido, p. 18-19, Buenos Aires, ALADA e UADE, 1998, preconizando que: “*El código compartido es el contrato entre dos transportistas aéreos por el cual ambos comercializan un o más vuelos que son operados por uno solo de ellos, utilizando conjuntamente sus dos códigos internacionales de individualización*”; Marina Donato, *Los acuerdos de código compartido*. Efectos de la compartición de código en el campo de la responsabilidad del transportador aéreo, p. 9-16, Buenos Aires, ALADA e UADE, 1998; Luis Ugarte Romano, *Los acuerdos de código compartido*. Código compartido, p. 73-81, Buenos Aires, ALADA e UADE, 1998; Ernesto Vásquez Rocha, *Los acuerdos de código compartido*. Los acuerdos de código compartido, un moderno sistema de cooperación entre

Os Acordos de *code-sharing* poderão denotar, outrossim, caráter recíproco, ou seja, as companhias participantes inserem seus códigos em vôos em conexão operados pelo parceiro, o que se operacionalizará por meio da inserção do código de identificação (e mesmo número de vôo) para ambos vôos, de modo que o *code-sharing partner* ficará apto a comercializar e vender ambos os vôos, como se a conexão fosse do mesmo transportador (*on-line*), em vez de se escudar em conexão entre transportadores diversos.⁴

O *code-sharing* geralmente se instrumentaliza por meio de cláusula fixada em Acordo entre Companhias Aéreas, sendo relevante acrescentar, perfilhando entendimento de Jan de Groot, que o termo *code-sharing*, por meio de interpretação gramatical, não condiz com a realidade fática, na medida em que não se trata de compartilhar o código propriamente, mas o vôo, isto é, a capacidade da aeronave.⁵

Na prática diuturna do *code-sharing*, este poderá, por exemplo, abranger um transportador principal, compartilhando seu código com transportador *feeder*, de menores dimensões econômicas, que procede ao transporte em conexão para rotas de baixa ou média intensidade. Afigura-se, no entanto, mais freqüente a celebração de Acordos entre dois ou mais transportadores internacionais, para a consecução de vôo internacional, em regime de cooperação, ou por meio de serviços de conexão, utilizando o mesmo código, ou permitindo o acréscimo de código ulterior àquele do operador da aeronave, efetivo transportador de fato.⁶

Visando perquirir sua caracterização jurídica, dessume-se que se afigura inconfundível com o *pool* de serviços, na medida em que, contrariamente às aparências, no *code-sharing* somente uma Companhia Aérea efetua, concretamente, o transporte, ao passo que a outra,

linhas aéreas, p. 83-90, Buenos Aires, ALADA e UADE, 1998; Norberto E. Luongo, *Tratado de daños y perjuicios en el transporte aéreo*, p. 581-582, Buenos Aires, Ad-Hoc, 2009; Carlos Alberto Neves Almeida, *Do contrato de transporte aéreo e da responsabilidade civil do transportador aéreo*, p. 644, Coimbra, Almedina, 2010; Ricardo Bernardi, *Contrato de Código Compartilhado*, *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial* (RBDA), p. 26-35, n. 94, Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, setembro de 2012.

⁴Nesse sentido, Jan de Groot, op. cit., p. 62-63.

⁵Cf. idem, ibidem, p. 62-63.

⁶Nesse sentido: Organização de Aviação Civil Internacional, em informações prestadas no tema “Code-sharing – executive summary”. Disponível em: <<http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/c269-executive.htm>>. Acessos em: 6 e 13 nov. 2007, 14 mar. 2009, 11 mar. 2011 e 27 nov. 2012, p. 1-4; Silvio Busti, *Contratto di trasporto aereo*, p.526-533. In: CICU, Antonio; MESSINEO, Antonio (Dir.). *Trattato di diritto civile e commerciale*. Milano: Giuffrè, 2001. t. 3; Videla Escalada, *Manual de derecho aeronáutico*, p. 474-475, 2. ed.

nos termos da referida forma de colaboração interempresarial, utiliza os serviços daquela para o embarque dos passageiros, com quem pactuou a avença de transporte.⁷

Não se trata, ademais, de fretamento, uma vez que no *code-sharing* ambas as companhias figuram como prestadoras de serviço, visto que o mesmo vôo, ou parte deste, é identificado como realizado pelo transportador de fato, bem como pelo *code-sharing partner*, ainda que perante o usuário emergjam duas linhas (sobre o mesmo percurso e no mesmo âmbito temporal), das quais são titulares distintas companhias, que aparecem como transportadores nos bilhetes aéreos que cada uma emite em seu próprio nome.⁸

Outrossim, não se confunde com as figuras do intercâmbio de rotas ou de aeronaves, já que, distintamente destas e considerando suas várias formas, geralmente dá azo à incerteza por parte do usuário, no que concerne ao sujeito responsável, diante de omissão ou inexata execução da prestação pactuada no bilhete aéreo, desde o momento em que ambas as companhias, com as quais o passageiro entra em contato, se identifiquem, a seu ver, como um único sujeito responsável, sob o mesmo código de identificação de vôo, ou, ao revés, desde que se encontre diante de duplo código de identificação para a consecução operacional de serviço único, elidindo, ademais, a inserção sob o *status* de transporte sucessivo.⁹

Silvio Busti considera o *code-sharing*, diante das múltiplas controvérsias a respeito de sua caracterização jurídica, um subtransporte, na medida em que, concreta-

mente, apenas uma Companhia Aérea efetua o transporte, ao passo que a outra se utiliza do Acordo para o embarque dos passageiros com quem pactuou o contrato de transporte. Tratando-se de transporte aéreo internacional, seriam aplicáveis os ditames das Convenções de Varsóvia e de Guadalajara, ou da Convenção de Montreal nos países em que esta já esteja em vigor, impondo-se, na hipótese de dano-evento, responsabilidade solidária entre o transportador contratual e aquele de fato.¹⁰

Cumprido observar que, sob o aspecto econômico, a racionalização dos custos para as companhias aéreas integrantes do acordo é inquestionável, na medida em que propicia atendimento à demanda, sem a duplicação de custos advindos da disponibilização exclusiva de aeronaves e pessoal. No entanto, nota-se que referido fomento, em regra, não se configura por meio de aumento geral da demanda na rota, mas na preponderância diante de concorrentes, que apresentam diminuição proporcional do tráfego.¹¹

Para os países em via de desenvolvimento, a racionalização gerada propicia subsistência de oferta de serviços em rotas de baixa demanda, a custos mínimos, o que, no entanto, não tem o condão de desnaturar sua regulamentação, visando elidir práticas abusivas diante de outros possíveis concorrentes.¹²

Na seara da responsabilidade civil, sustentamos a responsabilidade do operador da aeronave (transportador de fato), sem prejuízo da responsabilidade contratual daquele com quem o usuário pactuou o transporte, originalmente.¹³

atual. Buenos Aires: Zavalia, 1996; Jan Ernst C. de Groot, op.cit., p. 62-74, 1994. Cumpre observar que, segundo a IATA Passenger Service Conference Resolution n. 762, o código de identificação de uma Companhia Aérea, utilizado para reservas, horários de vôos, telecomunicações, bilhetagem, documentação de carga, documentação legal, tarifas e para outros propósitos comerciais e de cargas, é formado por duas ou três letras, ao passo que o número do vôo é representado por seqüência de três ou quatro números arábicos. Visando ilustrar mencionado entendimento, pesquisando o *Guia Panrotas de bolso*, de janeiro de 2011, p. 277, em vôos da companhia aérea TAM, para a cidade de Buenos Aires (Aeroparque e Ezeiza), partindo de São Paulo (Aeroporto de Guarulhos), há identificação desta, *in casu*, pelo código JJ, seguido do número do vôo, como, e.g., 8000. Sucede que referida Companhia aérea celebrou acordo de *code-sharing* com o grupo Lan (código LA), abrangendo, portanto, a rota São Paulo-Buenos Aires -São Paulo, depreendendo-se, e.g., a existência de diversos vôos diários, compartilhando-se, respectivamente, os seguintes códigos: JJ 8000 e LA 6460, com saída às 8h35, com destino a Ezeiza, JJ 8010 e LA 6462, com saída às 10h40, com destino a Ezeiza, JJ 8232 e LA4541, com saída às 11:00hs, com destino ao Aeroparque, JJ 8018 e LA 6464, com saída às 14h20, com destino a Ezeiza e JJ 8006 e LA 6468, com saída às 22h45, também com destino a Ezeiza. Somente, então, por meio de informações junto ao Sistema Computadorizado de Reservas (CRS), logramos apurar que o primeiro vôo é efetuado por equipamento da TAM, ao passo que o terceiro é prestado por aeronave LAN, *emergindo, pois, a importân-*

cia do dever de informar e esclarecer ao usuário, no âmbito dos deveres anexos ou laterais ínsitos ao princípio da boa-fé objetiva, aplicáveis desde a fase pré-contratual.

⁷Nesse sentido, Silvio Busti, op.cit., p. 527-528.

⁸Cf. idem, ibidem, p. 527; No mesmo sentido, Jan de Groot, op. cit., p. 62-63.

⁹Nesse sentido, Silvio Busti, op.cit., p. 526-527.

¹⁰Op.cit., p. 527-528. Anote-se, por oportuno, que a Convenção de Montreal já se encontra em vigor no Brasil, como diploma substitutivo do denominado Sistema de Varsóvia. De fato, mencionada Convenção foi celebrada em Montreal em 28 de maio de 1999, tendo sido aprovada em nosso país pelo Congresso Nacional, por meio do Decreto Legislativo n. 59, de 18 de abril de 2006 e promulgada pelo Decreto n. 5.910, de 27 de setembro de 2006.

¹¹Cf. Organização de Aviação Civil Internacional, Code-sharing – executive summary. p. 1-4. Disponível em: <<http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/c269-executive.htm>>. Acessos em: 2 nov.2006, 13 nov. 2007, 14 mar. 2009, 11 mar. 2011 e 27 nov. 2012.

¹²Nesse sentido, Organização de Aviação Civil Internacional, Code-sharing – executive summary, cit., p. 2.

¹³Nesse sentido: Silvio Busti, *Contratto di trasporto aereo*, cit., p. 526-533; Klaus Günther, *Legal implications of code-sharing services*

Nesse aspecto, aliás, preocupa-nos, sobremaneira, o implemento dos deveres anexos de ampla informação e esclarecimentos ao usuário, que se inserem no princípio da boa-fé objetiva, ou seja, uma regra de conduta que consiste no dever de agir de acordo com os padrões (*standards*) socialmente reconhecidos de lisura e lealdade. Ademais, referido dever de agir, como regra de conduta, denota inserção nas fases pré-contratual, contratual e pós-contratual.¹⁴

Cumpra ressaltar, outrossim, que a boa-fé objetiva contrapõe-se à subjetiva, que nada mais é, consoante escólio de Antonio Junqueira de Azevedo, do que “um estado interior ou psicológico relativo ao conhecimento, ou desconhecimento, e à intenção ou falta de intenção de alguém”. Referido autor, acrescenta, outrossim, que propicia uma “dulcificação” do comportamento contratual.¹⁵

A relevância do princípio coaduna-se com as funções desempenhadas, nas searas interpretativa, supletiva e corretiva.

A primeira função, como é cediço, revela-se na interpretação do próprio contrato.

A segunda explicita direitos e deveres anexos, acessórios ou laterais das partes, elencados, com percuciência,

– a German perspective, *Air Law*, posteriormente denominada *Air and Space Law*, The Hague, v. 22, n. 1, p. 8-13, 1997; Mark Franklin, Code-sharing and passenger liability. *Air Law*, The Hague, v. 24, n. 3, p. 128-133, 1999; Christian Conti, Code-sharing and air carrier liability, *Air Law*, The Hague, v. 26, n. 1, p. 4-19, 2001, atualmente denominada *Air and Space Law*. Na seara jurisprudencial, aliás, há julgado emanado da República Federal da Alemanha, proferido pelo Oberlandesgericht de Frankfurt, de 5 de agosto de 2005 (proc. N. 19 U5705), *Air and Space Law*, cit, v. 31, n. 4-5, p. 333, que se refere a um passageiro que efetuara viagem entre Durban, via Johannesburg com destino a Frankfurt, tendo contratado os serviços da South African Airways. No entanto, o transportador de fato fora a Lufthansa. Desse modo, chegando em Johannesburg, dirigiu-se ao balcão da South African, aguardando na fila por uma hora. Quando, finalmente, foi atendido, disseram-lhe que deveria dirigir-se ao balcão da Lufthansa, localizado a considerável distância nas dependências do aeroporto. Sucede que, chegando ao local, o portão já estava fechado. Assim, requereu devolução integral do valor pago pela passagem, o que foi acolhido, visto que o Tribunal concluiu que “o transportador contratual não cumpriu o dever de informação impositivo ao usuário do transporte, acrescentando, ademais, que o passageiro que tenha efetuado reserva em voo sob *code-sharing* com o transportador contratual, presumirá que este será o transportador de fato, a menos que, seja informado de que o voo será realizado por outro transportador (de fato)”.

¹⁴Nesse sentido, com ampla análise da boa-fé no Direito Civil, abrangendo a boa-fé como regra de conduta, António Manuel da Rocha e Menezes Cordeiro, *Da boa-fé no direito civil*. Coimbra: Almedina, 1997. p. 632-661. No mesmo sentido: Guido Alpa, *I principi generali*. Milano: Giuffrè, 1993. p. 296-304. (Col. Trattato di diritto privato, a cura di Paolo Zatti e Giovanni Iudica); Jacques Ghestin, *Traité de Droit Civil: les obligations; le contrat; formation*, p. 200-205, 2ª ed., Paris: LGDJ, 1988, destacando o dever de lealdade ínsito ao referido

pela doutrina germânica (*Nebenpflichten*).¹⁶ De fato, sendo o contrato fonte imanente de conflitos de interesse, deveria ser guiado e, mais ainda, guiar a atuação dos contraentes, conforme o princípio da boa-fé nas relações, sob pena de sanção, na hipótese de descumprimento. Emergem, e.g., os deveres de ampla informação, esclarecimentos, advertência, sigilo, cuidado, colaboração, proteção, possibilitando, ademais, a nosso ver, dentro da função supletiva, a supressão de lacunas.¹⁷

A terceira função assegura a denominada proteção à parte mais fraca, por meio do controle judicial de cláusulas abusivas, marcando, pois, os limites dos direitos que o credor tem a faculdade de exercer contra o devedor, propiciando, portanto, dulcificar diversas categorias de exercício abusivo de direitos. Emerge, na referida seara, e.g., o microsistema tutelador do consumidor, no âmbito da mudança do paradigma do Direito Privado.¹⁸

Por via de conseqüência, como preceitua Cláudia Lima Marques, “o princípio da boa-fé é, portanto, um princípio limitador da autonomia da vontade e um elemento criador de novos deveres contratuais”.¹⁹

A mesma preocupação ora mencionada foi retratada em Conferência perante a OACI (Organização de Aviação

princípio; Marco Fábio Morsello, *Da boa-fé nas fases pré e pós-contratuais no direito brasileiro*. *Direito dos Contratos*, v. II. Antonio Jorge Pereira Júnior e Gilberto Haddad Jabur (coord.). São Paulo: Ed. Quartier Latin e Centro de Extensão Universitária (CEU), 2008, p.295-310, inclusive, procedendo à análise e necessária aplicação do indigitado princípio, ora erigido ao *status* de efetiva cláusula geral, às hipóteses de colaboração interempresarial caracterizadoras do *code-sharing* (p.305-306); Laerte Marrone de Castro Sampaio, *A boa-fé objetiva na relação contratual*. São Paulo: Manole, 2004. p. 25-32. (Coord. da série: Renan Lotufo e Cláudio Luiz Bueno de Godoy – Cadernos de Direito Privado – Série da Escola Paulista da Magistratura – v. 1).

¹⁵A boa-fé na formação dos contratos. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 3, p. 79, set./dez. 1992.

¹⁶Nesse sentido, Esser e Schmidt, *Schuldrecht. Band I, Allgemeiner Teil*, 5.ed. München: C.F. Muller, 1975, p.39-42, dando conta do alcance dos referidos deveres, inclusive na seara pré e pós-contratual (*Vor und nachvertragliche Pflichten*).

¹⁷Nesse sentido: Cláudia Lima Marques, *Contratos no Código de Defesa do Consumidor*, 2.ed., São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1995, p.82; António Manoel da Rocha e Menezes Cordeiro, op.cit., p. 604-616; Judith Martins-Costa, *Da boa-fé no direito privado*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2000. p. 437-455; Marco Fábio Morsello, *Da boa-fé nas fases pré e pós-contratuais no direito brasileiro*, cit, p. 295-310; Laerte Marrone de Castro Sampaio, op.cit., p. 64-72.

¹⁸Nesse sentido, Alberto do Amaral Jr., *Proteção ao consumidor no contrato de compra e venda*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993. p. 62-69, 93-101. No mesmo diapasão, no que concerne à função de controle do conteúdo (*Inhaltskontrolle* das condições gerais do contrato), Karl Larenz, *Allgemeiner Teil des Deutschen Bürgerlichen Rechts*, 7.ed., München: Ch. Beck Verlag, 1989, p. 560-9.

ção Civil Internacional), dando gênese à edição da Recomendação ATRP/9-6, por meio da qual o Painel de debates sugere a adoção pelos Estados das medidas legais necessárias, a fim de que os consumidores possam ser informados e protegidos no que concerne aos vôos operados em *code-sharing*, a partir de seus territórios, fixando como parâmetros mínimos as seguintes condutas: a) informação oral e, se possível, por escrito, na fase pré-contratual, por ocasião da reserva da passagem; b) informação sob forma escrita no próprio bilhete ou, não sendo possível, no bojo do itinerário documentado, ou qualquer outro documento substitutivo, abrangendo, e.g., a confirmação escrita do vôo. Referida informação por escrito deverá incluir dados para contato, na hipótese de eventuais problemas, bem como esclarecer a Companhia Aérea responsável na hipótese de dano ou acidente; c) ulteriores informações orais, por parte de aeroviários das Companhias Aéreas subscritoras do Acordo, durante todas as etapas do itinerário inserido na passagem.²⁰

Nesse contexto, a nosso ver, a Portaria n. 070/DGAC, de 11 de fevereiro de 1999, que regula a matéria em nosso país, revela incompletude e necessidade premente de atualização, máxime no que concerne às sanções derivadas do não implemento do amplo dever de informação e esclarecimentos ao usuário do transporte, premissa inconfundível com a mera disponibilidade do acordo interempresarial em sede de Sistemas Computadorizados de Reservas (CRS).

Tal entendimento tem esteio em paradigmas advindos notadamente do Estados Unidos da América e União Européia, à luz da constante aperfeiçoamento da matéria visando efetiva tutela do consumidor aderente, com ampla informação e esclarecimentos aptos a albergar a não inócua modificação do efetivo transportador de fato, no interstício temporal compreendido entre a aquisição da passagem e embarque.

Com efeito, no âmbito da União Européia, a problemática correlacionada com os deveres anexos de ampla informação prévia ao usuário foi objeto de amplos estudos por parte de Comissão criada em 1996, na medida em que o *code-sharing* envolve um só transportador, mas seu código de identificação é utilizado, no âmbito de prestação de serviços, por outra Companhia Aérea. Desse modo, o bilhete trará, em seu bojo, o código de identificação de determinada companhia aérea, ao passo que o serviço será prestado por outra, com sua própria marca.²¹

A partir daí, embora se reconheçam benefícios fulcrados em maior rede integrada de oferta de rotas, vôos e assistência em terra, há riscos de elisão da concorrência, com aumento concomitante de tarifas e, primordialmente, ampla possibilidade de contratação de determinado transportador com a consecução de transporte por outro, não escolhido, o que poderá dar margem à sensação de

imposição de aceitação de serviço inferior àquele contratado.²²

Por via de consequência, seguindo os parâmetros iniciais, fixados pela autoridade de transporte dos Estados Unidos da América, que impôs ciência prévia e inequívoca ao usuário, no âmbito da União Européia, exigiu-se, além da referida prática, que os Sistemas Computadorizados de Reservas (CRS), por meio de Código de Conduta fixado, informassem, necessariamente, nas hipóteses de *code-sharing*, quando o transportador contratual não prestará o serviço, indicando, ademais, qual o outro transportador que deverá obedecer a padrões mínimos de segurança exigidos pela OACI e União Européia.

Em ulterior revisão, em 1999, referido Código de Conduta impôs, outrossim, aos agentes de viagens o ônus das referidas informações à clientela, bem como às próprias companhias, nas hipóteses de venda e reserva direta de passagens. Observou-se, no entanto, que a imposição de mencionada regra apresentava problemáticas, subsistindo, ainda, situações de absoluta surpresa junto aos usuários por ocasião do embarque.²³

Assim, muito embora subsista referida forma de colaboração interempresarial, entendemos que se afigura fundamental a ampla informação, com os esclarecimentos correlatos ao usuário, sob pena de responsabilidade do transportador contratual (junto a quem houve a aquisição do bilhete) e aquele de fato, uma vez delineado o dano, bem como o fator determinante da contratação, tendo em vista transportador específico, pois, a nosso ver, neste aspecto a escolha do transportador pelo usuário, em geral, não é ato meramente casual, podendo escudar-se em relação de confiança fundada em determinada companhia aérea, em efetivo *intuitus personae*, eventualmente negada ao outro ou outros transportadores participantes do *code-sharing*.²⁴

Com fundamento, aliás, nos deveres anexos ou laterais de ampla informação e esclarecimentos ao usuário do transporte, no âmbito da União Européia foi editado o Regulamento (CE) n. 2111/2005, que se encontra em vi-

¹⁹Op.cit., p. 88. No mesmo sentido, Judith Martins-Costa, op. cit., p. 455-472.

²⁰Nesse sentido, Organização de Aviação Civil Internacional – ICAO. Disponível em: <<http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/c269-note.htm>>, sob o título “Code-sharing – consumer aspects”, p. 1-2. Acessos em: 2 nov. 2006, 13 nov. 2007, 14 mar. 2009, 11 mar. 2011 e 27 nov. 2012.

²¹Nesse sentido, Giemulla, Schmid e Mölls, *European air law*, Dordrecht, Kluwer, suplemento 20, out. 2000, E IV, p. 12-13.

²²Como bem observam Giemulla, Schmid e Mölls, op. cit., p. 12-13.

²³Cf. Giemulla, Schmid e Mölls, op. cit., p. 12-13.

²⁴Idem, p. 532-533.

gor e fixa normas acerca do estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são proibidas de operar na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora (transportadora de fato).²⁵

A solidariedade passiva de ambos, na hipótese de dano-evento, aliás, se encontra insculpida na Convenção de Montreal, que dispõe, ademais, que o transportador contratual responsabilizar-se-á por todo itinerário contratado, ao passo que aquele de fato, responderá tão somente pelo trecho operado.²⁶

²⁵ Nesse sentido: Christian Kohlhase, *Die Verordnung (EG) n. 2111/2005- die "Schwarze Liste" in der EU und transparentere Informationen für Fluggäste*, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW), Köln, n.55, Heft 1, p.22-33, 2006; Alan D. Reitzfeld e Cheryl S. Mpande, *EU Regulation on Banning of Airlines for Safety Concerns*, *Air and Space Law*, cit., v. XXXIII, n.2, p. 132-154, 2008; Geert Goeteyn, *EC Aviation Scene-Major 2006 developments*, *Air and Space Law*, cit, v. XXXII, n.1, p.52-53, 2007; Richard Smithies, *Regulatory Convergence- Extending the Reach of EU Aviation Law*, *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, Southern Methodist University, v. 72, n. 1, p.13-14, 2007; Jonathan E. De May, *Recent developments in aviation law*, *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, Southern Methodist University, v. 73, n. 2, p.315-317, 2008; Stephen Dolan, *EC Aviation Scene(No. 2: 2005)*, *Air and Space Law*, cit., v. XXX, n. 4-5, p. 369, 2005, aseverando que, a obrigação de informar "is necessary because the airline practices of code-sharing and wet leasing may result in passengers not knowing the identity of the airline actually providing the air transport". Referido diploma, aliás, em suas considerações preliminares estipula que: (2) a fim de garantir o máximo de transparência, deverá ser levada ao conhecimento dos passageiros uma lista comunitária das transportadoras aéreas que não satisfazem os requisitos de segurança relevantes. Essa lista comunitária deverá basear-se em critérios comuns elaborados ao nível comunitário; (...) (11) A identidade da transportadora ou transportadoras aéreas que operam efetivamente o voo é uma informação essencial. No entanto, os consumidores que celebram um contrato de transporte, o qual pode incluir um voo de ida e volta, nem sempre são informados da identidade da transportadora ou transportadoras aéreas que operarão efetivamente o voo ou voos em questão. Desse modo, o art. 11, do mencionado Regulamento, dispõe que o dever de informar o passageiro, no tocante ao transportador aéreo operador (efetivo transportador de fato), já iniciará no momento da reserva, impondo-se ulterior informação, caso surja eventual modificação, dever que se impõe, outrossim, ao operador turístico. Por fim, determinou-se que, mencionados deveres anexos serão inseridos nas condições gerais aplicáveis aos contratos de transporte aéreo. Robustecendo o mesmo entendimento, vide, outrossim: a) na Itália, a *Carta dei diritti del passeggero*, Diritto dei Trasporti, cit, p. 383-405, 2005. De fato, mencionado documento dispõe que, as normas insculpidas nos Regulamentos da União Européia são vinculantes, deixando claro que, *il passeggero all'atto della prenotazione deve ricevere informazione sulla compagnia aerea che effettivamente svolgerà il collegamento*. b) Stephen Dolan, *EC Aviation Scene (No.2:2006)*, *Air and Space Law*, cit, v. XXXI, n. 3, p.228-229, 2006, informando que, "the new regulation requires airlines, tour operators and ticket agents to disclose the identity of operating

3. Considerações conclusivas e propositivas

1. As alianças empresariais entre transportadores aéreos, com múltiplas e crescentes variações, visando à redução de custos e ao aumento das margens de lucro em ramo assaz competitivo, deverão compatibilizar-se com o princípio de proteção à parte mais fraca nas relações contratuais, com o importante implemento, perante o usuário do transporte dos deveres anexos ou laterais de ampla informação e esclarecimentos – ínsitos à boa-fé objetiva – desde a fase pré-contratual.

airlines, either upon the making of a reservation or as soon as it becomes known. Any changes to the identity of the operating airline subsequent to the making of a reservation must also be communicated to the passenger. In cases where the operating airline appears on the Community "blacklist", the airline, tour operator or ticket agent must offer the passenger reimbursement or rerouting pursuant to Article 8 of Regulation 261/2004. The disclosure requirements apply to scheduled and non-scheduled flights part of a journey that originates in the Community". Cumpre observar, por derradeiro, que o Regulamento (CE) n. 261/2004, embora não se refira ao code-sharing, em verdade, também fixou diversas normas de proteção ao usuário de transporte aéreo, estabelecendo, e.g, regras de indenização automática por atraso e *overbooking*, com o primado dos deveres anexos de ampla informação e esclarecimentos. Para maiores detalhes no tocante ao mencionado Regulamento, vide, outrossim: Florent Vigny, *Règlement n. 261/2004. Nouvelle victoire d'un passager devenu consommateur*, *Revue Française de Droit Aérien et Spatial (RFDAS)*, Paris, Pedone, v. 237, n.1, p.81-83, 2006; Stephen Dolan, *EC Aviation Scene (No. 2: 2006)*, cit., p. 223-228; Ronald Schmid, *Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 - Europäischer Verbraucherschutz mit Nachbesserungsbedarf*, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, cit., v. 54, Heft 3, p.373-85, 2005.

²⁶Nesse sentido: Giumulla, Schmid e Mölls, op. cit., p. 13; Silvio Busti, op. cit., p. 528; Paul S. Dempsey e Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention 1999*, Montreal, Mc-Gill University, Centre for Research in Air & Space Law, 2005, p.231-33, aseverando, e.g, que, "one of your authors once traveled from Boston to Vienna on a through ticket purchased from Delta Airlines, with all ticket segments on Delta flight numbers. Upon arriving at Boston Logan International Airport, he made his way through the queue to the Delta ticket agent, who informed him he should instead present his ticket and bags to the Sabena Airlines ticket agent. He boarded a Sabena flight that took him to Brussels, where he changed planes to an Austrian Airlines flight to Vienna. The return trip was provided by Swiss, connecting in Zürich on return to Boston. During the entire trip, though he flew with Delta Air Lines tickets and flight numbers, he never saw a Delta aircraft or flight personnel. Delta's then code-share partners provided all the transportation. If he had been injured during the flight, would your author have had a cause of action against Delta? The Guadalajara Convention extended the applicability of the Convention to situations when one entity is the "contracting carrier" while the actual carriage is by another entity. The injured party could bring suit against the actual carrier or the contracting carrier, or both, who would be jointly and severally liable."

2. Desse modo, o *code-sharing* assume especial relevância, máxime tendo em vista que, em geral, a escolha do transportador não é ato meramente casual, impondo-se, portanto, informação prévia e por escrito, de modo a viabilizar a denominada *fair opportunity* pelo usuário do transporte, no tocante ao conhecimento do transportador contratual e aquele de fato, emergindo, pois, na hipótese de dano-evento no trecho do serviço prestado por este último, solidariedade passiva de ambos.

3. Propugna-se, destarte, nos moldes já determinados pela União Européia e Estados Unidos da América, por edição de Resolução pela Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), em substituição à Portaria n. 070/DGAC, de 1999, de modo a contemplar, não só a inserção de mencionados dados em Sistema Computadorizado de Reservas dos transportadores, como também fixar obrigação de divulgação, com as sanções correlatas, abarcadoras, outrossim, da agência de viagens e operadores turísticos, quando não realizada a aquisição de passagem diretamente junto àqueles. Mencionados deveres anexos subsistirão, inclusive, após a aquisição do bilhete, na hipótese, e.g. de modificação superveniente do transportador de fato, até o momento do embarque.

4. Sugere-se, outrossim, tendo em vista o primado da obrigação de proteção à pessoa e como forma de salvaguarda qualitativa dos transportadores que adimplem os requisitos de segurança, a ampla divulgação, ao menos em caráter anual, nos moldes do Regulamento (CE) n. 2111/2005, de lista de transportadores nacionais ou estrangeiros que apresentem restrições ou até mesmo proibição de atuação em território nacional.

4. Referências

ALMEIDA, Carlos Alberto Neves. *Do contrato de transporte aéreo e da responsabilidade civil do transportador aéreo*. Coimbra: Almedina, 2010.

ALPA, Guido. *I principi generali*. Milano: Giuffrè, 1993. (Col. Trattato di diritto privato, a cura di Paolo Zatti e Giovanni Iudica).

AMARAL JÚNIOR, Alberto do. *Proteção ao consumidor no contrato de compra e venda*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993.

AZEVEDO, Antonio Junqueira de. A boa-fé na formação dos contratos. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 3, p. 78-87, set./dez. 1992.

BERNARDI, Ricardo. Contrato de Código Compartilhado. *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial*. Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, n. 94, set. 2012, p.26-34.

BUSTI, Silvio. Contratto di trasporto aereo. In: CICU, Antonio; MESSINEO, Antonio (Dir.). *Trattato di diritto civile e commerciale*. Milano: Giuffrè, 2001. t. 3.

CONTI, Christian. Code-sharing and air carrier liability. *Air Law*, The Hague, v. 26, n. 1, p. 4-19, 2001. Atualmente denominada *Air and Space Law*.

CORDEIRO, António Manuel da Rocha e Menezes. *Da boa-fé no direito civil*. Coimbra: Almedina, 1997.

DE GROOT, Jan Ernst C. Code-sharing – United States policies and the lessons for Europe. *Air and Space Law*, The Hague, Kluwer, v. 19, n. 2, p. 62-74, 1994. Título anterior: *Air Law*

DE MAY, Jonathan E. Recent developments in aviation law. *Journal of air law and commerce*, Dallas, Southern Methodist University, v. 73, n.2, p.131-317, 2008.

DEMPSEY, Paul S. MILDE, Michael. *International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999*. Montreal: McGill University. Centre for Research in Air & Space Law, 2005.

DOLAN, Stephen. EC Aviation Scene (n. 2: 2005), *Air and Space Law*, The Hague, v. XXX, n. 4-5, p.353-71, 2005.

_____. EC Aviation Scene (n. 2: 2006), *Air and Space Law*, The Hague, v. XXXI, n. 3, p. 211-37, 2006.

DONATO, Marina. Efectos de la compartición de código en el campo de la responsabilidad del transportador aéreo. Los acuerdos de código compartido- Publicación dirigida por Mario O. Folchi, Universidad Argentina de La Empresa (UADE) – Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Buenos Aires, 1998, p. 9-16.

ESSER, Josef; SCHMIDT, Eike. *Schuldrecht. Band I, Allgemeiner Teil*. 5. ed. München: C. F. Müller, 1975.

FOLCHI, Mario O. Cuestiones jurídicas del código compartido. Los acuerdos de código compartido- Publicación dirigida por Mario O. Folchi, Universidad Argentina de La Empresa (UADE) – Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Buenos Aires, 1998, p. 17-23.

FRANKLIN, Mark. Code-sharing and passenger liability. *Air Law*, The Hague, v. 24, n. 3, p. 128-133, 1999.

GHESTIN, Jacques. *Traité de droit civil: les obligations; le contrat; formation*. 2. ed. Paris: LGDJ, 1988.

GIEMULLA, Elmar. SCHMID, Ronald. MÖLLS, Walter. *European air law*. Dordrecht: Kluwer, 2000.

GOETEYN, Geert. EC Aviation Scene- Major 2006 Developments. *Air and Space Law*, Alphen aan den Rijn, Holanda, v. 32, n. 1, p.40-68, 2007.

GUIA PANROTAS DE BOLSO. São Paulo: Ed. Panrotas, janeiro de 2011.

- GÜNTHER, Klaus. Legal implications of code-sharing services: a German perspective. *Air and Space Law*, The Hague, v. 22, n. 1, p. 8-13, 1997. Título anterior: Air Law.
- KOHLHASE, Christian. Die Verordnung (EG) n. 2111/2005- die “Schwarze Liste” in der EU und transparentere Informationen für Fluggäste, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n.55, Heft 1, p. 22-33, 2006.
- LARENZ, Karl. *Allgemeiner Teil des Deutschen Bürgerlichen Rechts*. 7. ed. München: Ch. Beck Verlag, 1989.
- LUONGO, Norberto E. *Tratado de daños y perjuicios en el transporte aéreo*. Buenos Aires: Ad-Hoc, 2009.
- MARQUES, Cláudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1995.
- _____. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor*. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.
- MARTINS-COSTA, Judith. *Da boa-fé no direito privado*. 1. ed. 2. tir. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.
- MILDE, Michael. DEMPSEY, Paul S. *International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999*. Montreal: McGill University. Centre for Research in Air & Space Law, 2005.
- MÖLLS, Walter. GIEMULLA, Elmar; SCHMID, Ronald. *European air law*. Dordrecht: Kluwer, 2000.
- MORSELLO, Marco Fábio. *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. São Paulo: Atlas, 2006.
- _____. *Da boa-fé nas fases pré e pós-contratuais no direito brasileiro. Direito dos Contratos*, v. II. Antonio Jorge Pereira Júnior e Gilberto Haddad Jabur (coord.). São Paulo: Ed. Quartier Latin e Centro de Extensão Universitária (CEU), p.295-310, 2008.
- MPANDE, Cheryl S; REITZFELD, Alan D. EU Regulation on Banning of Airlines for Safety Concerns. *Air and Space Law*, Alphen aan den Rijn, Holanda, v. 33, n. 2, p.132-54, 2008.
- REITZFELD, Alan D; MPANDE, Cheryl S. EU Regulation on Banning of Airlines for Safety Concerns. *Air and Space Law*, Alphen aan den Rijn, Holanda, v. 33, n. 2, p.132-54, 2008.
- SAMPAIO, Laerte Marrone de Castro. *A boa-fé objetiva na relação contratual*. São Paulo: Manole, 2004. (Coord. da série: Renan Lotufo e Cláudio Luiz Bueno de Godoy - Cadernos de Direito Privado – Série da Escola Paulista da Magistratura – v. 1).
- SCHMID, Ronald. Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 - Europäischer Verbraucherschutz mit Nachbesserungsbedarf. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, v. 54, Heft 3, p.373-85, 2005.
- _____; _____. MÖLLS, Walter. *European air law*. Dordrecht, Kluwer, 2000.
- SCHMIDT, Eike; ESSER, Josef. *Schuldrecht. Band I, Allgemeiner Teil*. 5. ed. München: C. F. Müller, 1975.
- SMITHIES, Richard. Regulatory Convergence – Extending the Reach of EU Aviation Law, *Journal of air law and commerce*, Dallas, Southern Methodist University, v. 72, n.1, p.3-20, 2007.
- UGARTE ROMANO, LUIS. Código compartido. Los acuerdos de código compartido- Publicación dirigida por Mario O. Folchi, Universidad Argentina de La Empresa (UADE) – Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Buenos Aires, 1998, p. 73-81.
- VÁSQUEZ ROCHA, Ernesto. Los acuerdos de código compartido, un moderno sistema de cooperación entre líneas aéreas Los acuerdos de código compartido- Publicación dirigida por Mario O. Folchi, Universidad Argentina de La Empresa (UADE) – Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Buenos Aires, 1998, p. 83-90.
- _____. Alcances y efectos de los acuerdos de código compartido. Los acuerdos de código compartido- Publicación dirigida por Mario O. Folchi, Universidad Argentina de La Empresa (UADE) – Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Buenos Aires, 1998, p.91-94.
- VIDELA ESCALADA, Federico N. *Manual de derecho aeronáutico*. 2. ed. atual. Buenos Aires: Zavalia, 1996.
- VIGNY, Florent. Règlement n. 261/2004. Nouvelle victoire d’un passager devenu consommateur, *Revue Française de Droit Aérien et Spatial (RFDAS)*, Paris, Pedone, v. 237, n.1, p. 81-3, 2006.
- Sites de interesse pesquisados na Internet
- INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. Disponível em: <<http://www.icao.int>>. Acessos em: 2 nov. 2006, 13 nov. 2007, 14 mar. 2009, 11 mar. 2011 e 27 nov. 2012. Trata-se do site da Organização de Aviação Civil Internacional. Por meio deste, há atualização permanente das ratificações das Convenções existentes, seja no denominado Sistema de Varsóvia, seja nas Convenções de Roma e de Montreal, conforme página LEGAL BUREAU. Disponível em: <<http://www.icao.int/icao/en/leb>>. Acessos em: 15 out. e 2 nov. 2006, 13 nov. 2007, 14 mar. 2009, 11 mar. 2011 e 27 nov. 2012. Além disso, vide artigos de interesse, na seara do code-sharing, <<http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/c269-executive.htm>>, no tema Code-sharing executive summary e Code-sharing – Consumer Aspects. Disponível em: <<http://www.icao.int/icao/en/atb/ecp/c269-note-htm>>. Acessos em: 2 nov. 2006, 13 nov. 2007, 14 mar. 2009, 11 mar. 2011 e 27 nov. 2012.