

A CONVENÇÃO DE MONTREAL DE 1999 E O TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NO BRASIL

José Gabriel Assis de Almeida*

Resumo: Este artigo examina as recentes modificações no regime jurídico do transporte aéreo internacional no Brasil, decorrentes da entrada em vigor a partir 28 de setembro de 2006, da Convenção de Montreal de 28 de maio de 1999 e da mudança da jurisprudência sobre a aplicação das convenções internacionais em matéria de transporte aéreo, em razão de acórdão do Supremo Tribunal Federal de abril de 2006. Para tal, são comparadas as regras da Convenção de Montreal com as disposições em vigor no Brasil, nomeadamente o Código de Defesa do Consumidor, o Código Civil de 2002 e o Código Brasileiro de Aeronáutica de 1986 e identifica e analisa as mais relevantes modificações no regime jurídico do transporte aéreo internacional no Brasil. A conclusão é que a Convenção de Montreal aplica-se ao transporte aéreo internacional realizado para e a partir do Brasil, em detrimento das normas nacionais, por mais especiais que sejam.

1. INTRODUÇÃO

A Convenção de Montreal, assinada em 28 de maio de 1999, entrou em vigor no Brasil em 28 de setembro de 2006, por força do Decreto presidencial de promulgação nº. 5.910 de 27 de setembro de 2006, publicado no Diário Oficial da União de 28 de setembro de 2006. Esta convenção já estava em vigor em diferentes Estados desde 04 de novembro de 2003, que foi o sexagésimo dia após o depósito do trigésimo instrumento de ratificação. Esta convenção é importante por diversos motivos, nomeadamente porque prevalece sobre a Convenção de Varsóvia, o Protocolo da Haia, a Convenção de Guadalajara, o Protocolo de Guatemala, bem como os Protocolos nºs 1, 2, 3 e 4 de Montreal. Portanto, o principal efeito da Convenção de Montreal é a unificação das regras relativas ao transporte aéreo internacional, fazendo uma profunda reforma do Sistema de Varsóvia, que já havia completado setenta anos de existência (Freitas, 2003).

No entanto, esta convenção entra em vigor em um ambiente legislativo já densamente povoado no Brasil.

No plano internacional, o Brasil promulgou, para que produzam efeitos no território nacional, a Convenção de Varsóvia (Decreto presidencial nº. 20.704 de novembro de 1931), o Protocolo da Haia (Decreto presidencial nº.

56.463 de junho de 1965), e ainda os Protocolos de Montreal nºs 1, 2 e 4 (Decretos presidenciais nºs. 2.860 e 2.861 de dezembro de 1998).

No plano nacional, o transporte aéreo internacional é regulamentado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº. 7.565 de dezembro de 1986. Em 1991, com a entrada em vigor do Código de Proteção e Defesa do Consumidor (Lei nº. 8.070/90), teve início uma discussão sobre a qual dos dois textos um seria aplicável ao transporte aéreo internacional. Mais recentemente, em janeiro de 2003, entrou em vigor o Código Civil de 2002 que cuida do contrato de transporte (seja aéreo, marítimo ou terrestre) nos artigos 730 a 756.

Deste modo, o propósito deste artigo é examinar a aplicabilidade no Brasil da Convenção de Montreal em face de todas estas outras normas, de modo a determinar a melhor interpretação possível para que a Convenção de Montreal possa surtir todos os seus efeitos jurídicos.

2. AS RELAÇÕES ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E OUTRAS NORMAS INTERNACIONAIS

Do ponto de vista internacional, é razoavelmente pacífico que a Convenção de Montreal se sobrepõe aos tratados e convenções internacionais já existentes, ratificados e promulgados no Brasil. Nesse sentido, o art. 55 da Convenção da Montreal estabelece:

“A presente Convenção prevalecerá sobre toda regra que se aplique ao transporte aéreo internacional:

1. entre os Estados Partes na presente Convenção devido a que esses Estados são comumente Partes:

a) da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 – (doravante denominada Convenção de Varsóvia);

b) do Protocolo que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, feito na Haia, em 28 de setembro de 1955 – (doravante denominado Protocolo da Haia);

c) da Convenção complementar à Convenção de Varsóvia para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional realizado

* PhD em Direito, Diretor Secretário da SBDA, professor de direito, UERJ e UNI-Rio.

por Quem não seja o Transportador Contratual, assinada em Guadalajara, em 18 de setembro de 1961 – (doravante denominada Convenção de Guadalajara);

d) do Protocolo que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 modificada pelo Protocolo feito na Haia, em 28 de setembro de 1955, assinado na cidade da Guatemala, em 8 de março de 1971 – (doravante denominado Protocolo da Cidade da Guatemala);

e) dos Protocolos Adicionais números 1 a 3 e o Protocolo de Montreal número 4, que modificam a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia ou a Convenção de Varsóvia modificada pelo Protocolo da Haia e o Protocolo da Cidade da Guatemala, assinados em Montreal, em 25 de setembro de 1975 – (doravante denominados Protocolos de Montreal); ou

2. dentro do território de qualquer Estado Parte na presente Convenção devido a que esse Estado é Parte em um ou mais dos instrumentos mencionados nas letras a) a e) anteriores.”

No entanto, duas observações devem ser feitas. A primeira é que a preponderância da Convenção de Montreal somente ocorrerá com relação aos Estados que também tenham colocado a referida convenção em vigor no seu território. Assim, o transporte entre o Brasil e um Estado que não tenha colocado a Convenção de Montreal no seu território continuará a ser regido pelos tratados que tenham sido ratificados tanto pelo Brasil quanto por esse Estado.

Aliás, o Brasil encontrava-se precisamente nesta situação antes da promulgação da Convenção de Varsóvia, em 28 de setembro de 2006. Com efeito, antes desta data, ao transporte internacional realizado a partir de um dado Estado ou para o Brasil a partir de um dado Estado aplicavam-se as regras das convenções que estivessem simultaneamente então em vigor no Brasil e nesse Estado.

Esta situação era, com justiça, apontada por diversos autores como sendo perigosa para o desenvolvimento do transporte aéreo internacional, chegando a representar um “escabroso panorama” (Castillo, 2003).

A segunda observação é que diversos assuntos não estão cobertos pela Convenção de Montreal e continuaram a ser regulamentados pelas normas internacionais ou nacionais, consoante for o caso. Por exemplo, o “overbooking” não é tratado na Convenção de Montreal. Assim, esta situação continuará a ser tratada pela legislação comum (uma vez que nem o Código Brasileiro de Ae-

ronáutica nem o Código Civil, na parte relativa ao contrato de transporte, o regulamentaram; de notar que a ANAC colocou em consulta pública, em junho de 2007, proposta de resolução sobre esta matéria e que, em 2001 foi assinado entre as companhias de transporte aéreo e o Procon e o IDEC termo relativo a este assunto) ou, se for o caso, pela legislação dos outros Estados de onde se origine ou se destine o vôo internacional (por ex. se o ponto de origem ou de destino estiver localizado na União Européia, aplicar-se-á o Regulamento CE 261/2004 de 11 de fevereiro de 2004).

Um tema mais delicado é o da relação que se estabelece, no Brasil, entre a Convenção de Montreal e as normas nacionais. Na verdade, trata-se de determinar a aplicação da Convenção de Montreal ou a aplicação das normas nacionais, como o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Defesa do Consumidor ou o Código Civil.

3. AS RELAÇÕES ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

As relações entre a Convenção de Montreal e o Código Brasileiro de Aeronáutica podem ser resolvidas com alguma facilidade. O ponto preliminar é a distinção entre transporte aéreo doméstico e transporte aéreo internacional, uma vez que esta distinção será relevante para a definição da norma jurídica aplicável.

Com efeito, o Código Brasileiro de Aeronáutica, no art. 215, determina a sua aplicação apenas ao transporte aéreo doméstico:

“Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em território nacional.”

“Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.”

Por seu lado, a Convenção de Montreal, no art. 1, estabelece a sua aplicação apenas ao transporte aéreo internacional:

“1. A presente Convenção se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração. Aplica-se igualmente ao transporte gratuito efetuado em aeronaves, por uma empresa de transporte aéreo.”

2. Para os fins da presente Convenção, a expressão transporte internacional significa todo transporte em que, conforme o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção no transporte, ou transbordo, estão situados, seja no território de dois Estados Partes, seja no território de um só Estado Parte, havendo escala prevista no território de qualquer outro Estado, ainda que este não seja um Estado Parte. O transporte entre dois pontos dentro do território de um só Estado Parte, sem uma escala acordada no território de outro Estado, não se considerará transporte internacional, para os fins da presente Convenção.”

Somente poderia haver conflito entre o Código Brasileiro de Aeronáutica e a Convenção de Montreal se as definições de transporte doméstico e de transporte internacional se sobrepujassem. No entanto, este não é o caso, pois as definições são integralmente compatíveis. De ambos os textos legais resulta que um voo cujos pontos de origem, de destino ou intermediário estejam todos localizados no Brasil, será um voo doméstico e que um voo cujos pontos de origem, de destino ou intermediário esteja localizado fora do território nacional será considerado voo internacional. Mais ainda, ambos os textos indicam que uma escala intermediária não prevista fora do território brasileiro não prejudica a natureza doméstica do voo.

4. AS RELAÇÕES ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

Em 1991 entrou em vigor, no Brasil, o Código de Proteção e Defesa do Consumidor. Este código foi considerado um marco no sistema jurídico brasileiro e um passo importante para assegurar o respeito à dignidade das relações pessoais no Brasil.

Alguns artigos do Código de Defesa do Consumidor dão uma solução totalmente diferente daquela dada pelas normas internacionais à época aplicáveis ao transporte aéreo internacional, nomeadamente a Convenção de Varsóvia. Por exemplo, enquanto que o art. 22 da Convenção de Varsóvia estabelecia um limite indenizatório em caso de responsabilidade culposa do transportador, o art. 6º, inciso VI, do Código de Defesa do Consumidor consagra o princípio da não limitação da indenização, ao determinar que a indenização deva corresponder ao prejuízo sofrido.

Em consequência, os tribunais brasileiros passaram a aplicar o Código de Defesa do Consumidor ao transporte aéreo internacional. Neste sentido, o acórdão paradigma é o proferido, em 02 de dezembro de 1999, pelo Superior

Tribunal de Justiça no Recurso Especial 235.678-SP, sendo relator o Min. Ruy Rosado de Aguiar:

*“Mudaram as condições técnicas de segurança de voo e também se modificaram as normas que protegem o usuário dos serviços prestados pelo transportador. [...] No conflito entre o disposto no novo diploma [Código de Defesa do Consumidor] e no tratado “a doutrina e a jurisprudência atual têm negado a existência de superioridade hierárquica entre o tratado recebido no ordenamento jurídico interno e a legislação interna, principalmente em matéria tributária e comercial.” (Cláudia Lima Marques, “Responsabilidade do Transportador Aéreo pelo Fato do Serviço e o CDC”, *Dir. do Consumidor*, 3/155-166). [...]”.*

“Tenho para mim, portanto, que não prevalecem, diante do CDC, as disposições que limitam a responsabilidade do transportador aéreo pelos danos ocasionados durante o transporte.”

Ao aplicarem o Código de Defesa do Consumidor ao transporte aéreo internacional, os tribunais brasileiros afastaram as duas principais críticas a essa aplicação.

A primeira era que o Código de Defesa do Consumidor não poderia ser aplicado ao transporte aéreo internacional, quando tal transporte havia sido contratado fora do Brasil. A base para tal argumento é o art. 9 da Lei de Introdução ao Código Civil. Segundo este artigo:

“Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem.”

Nesse sentido, alguns acórdãos chegaram a afastar a aplicação do Código de Defesa do Consumidor:

“Impossível aplicar-se aqui os dispositivos do Código Brasileiro de Defesa do Consumidor para impor sanção por fato ocorrido no exterior e regido por legislação específica». (Data do julgamento: 29/08/95; Nº distribuição: 613765301; Embargos Infringentes; TA – SP; Autor: José Carlos Nogueira e Outros; Réu: Tap Air Portugal; Relator: Alvares Lobo).” (ALMEIDA, 2001)

No entanto, este argumento foi descartado pelos tribunais, que acabaram por seguir a tendência de aplicar a lei brasileira a contratos e obrigações concluídos fora do Brasil, no caso de tais contratos e obrigações terem impacto no Brasil.

Nesta linha, em acórdão de 11 de abril de 2000, proferido no Recurso Especial 63.981-SP, relator o Min.

Sálvio de Figueiredo Teixeira, o Superior Tribunal de Justiça decidiu que o Código de Defesa do Consumidor era aplicável ao contrato pelo qual uma pessoa adquiriu uma filmadora nos Estados Unidos da América do Norte e, posteriormente, a trouxe para o Brasil:

“No mérito, no entanto, tenho para mim que, por estarmos vivendo em uma nova realidade, imposta pela economia globalizada, temos também presente um novo quadro jurídico, sendo imprescindível que haja uma interpretação afinada com essa realidade. Não basta, assim, a proteção calcada em limites internos e em diplomas legais tradicionais, quando se sabe que o Código brasileiro de proteção ao consumidor é um dos mais avançados textos legais existentes, diversamente do que se dá, em regra, com o nosso direito privado positivo tradicional, de que são exemplos o Código Comercial, de 1.850, e o CCB, de 1.916, que em muitos pontos já não mais se harmonizam com a realidade dos nossos dias.

Destarte, se a economia globalizada não tem fronteiras rígidas e estimula e favorece a livre concorrência, é preciso que as leis de proteção ao consumidor ganhem maior expressão em sua exegese, na busca do equilíbrio que deve reger as relações jurídicas, dimensionando-se, inclusive, o fator risco, inerente à competitividade do comércio e dos negócios mercantis, sobretudo quando em escala internacional, em que presentes empresas poderosas, multinacionais, com sucursais em vários países, sem falar nas vendas hoje efetuadas pelo processo tecnológico da informática e no mercado consumidor que representa o nosso País.

O mercado consumidor, não se pode negar, vê-se hoje «bombardeado» por intensa e hábil propaganda, a induzir a aquisição de produtos levando em linha de conta diversos fatores, dentre os quais, e com relevo, a respeitabilidade da marca.

Dentro dessa moldura, não há como dissociar a imagem da recorrida «Panasonic do Brasil Ltda» da marca mundialmente conhecida «Panasonic». Logo, se aquela se beneficia desta, e vice-versa, devem, uma e outra, arcar igualmente com as consequências de eventuais deficiências dos produtos que anunciam e comercializam, não sendo razoável que seja o consumidor, a parte mais frágil nessa relação, aquele a suportar as consequências negativas da venda feita irregularmente, porque defeituoso o objeto.”

A segunda crítica é que a lei nacional não poderia sobrepor-se a uma convenção internacional. Este argu-

mento é um argumento fraco, uma vez que o Supremo Tribunal Federal já decidiu que não existe hierarquia entre a norma internacional e a nacional.

Com efeito, em acórdão proferido em junho de 1977, no Recurso Extraordinário 80.004, do qual foi relator o Min. Cunha Peixoto, o Supremo Tribunal Federal estabeleceu um importante princípio que foi seguido desde então: No Brasil os tratados não têm primazia sobre as leis nacionais. Os conflitos entre um tratado e uma lei doméstica devem ser resolvidos com base no critério cronológico. Se o tratado é posterior à lei nacional, o tratado aplicar-se-á. Se a lei nacional é posterior ao tratado, o tratado é considerado e a lei nacional aplicar-se-á.

Em consequência, desde 1991 – quando o Código de Defesa do Consumidor entrou em vigor, os tribunais brasileiros aplicaram-no reiteradamente ao transporte aéreo internacional.

No entanto, existe uma disposição na Constituição da República que ficou olvidada durante longo tempo. O art. 178 da Constituição da República, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº. 7, de 1995, determina que:

“A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.”

Deveria este artigo significar, que quanto ao transporte aéreo internacional, o Código de Defesa do Consumidor – naquilo que conflitasse com o Sistema de Varsóvia – não seria aplicável?

Recentemente, o Supremo Tribunal Federal finalmente decidiu sobre esta questão e fê-lo em favor da Convenção de Varsóvia. O litígio dizia respeito ao prazo para ajuizamento da ação de responsabilidade em face do transportador aéreo. Segundo o art. 29 da Convenção de Varsóvia este lapso temporal é de dois anos. No entanto, o acórdão recorrido, da Turma Recursal dos Juizados Especiais Cível e Criminal de Natal, RN, havia afastado a aplicação da Convenção de Varsóvia e determinado a aplicação do Código de Defesa do Consumidor, em especial o art. 27, segundo o qual o prazo para ajuizamento da ação seria de cinco anos.

Entendeu o Supremo Tribunal Federal que:

“2. Já no que se refere à sustentada supremacia da Convenção de Varsóvia, com relação ao Código de Defesa do Consumidor, observo que, no julgamento de conflito entre norma da Convenção de Genebra e o Decreto-Lei 427/69, o Plenário do Supremo Tribunal Federal entendeu que leis internas posteriores revogam os tratados internacionais (RE

80.004, redator para o acórdão o Min. Cunha Peixoto, DJ 29.12.77).

Não obstante, na hipótese ora em julgamento, cabe observar que o art.178 da Constituição Federal de 1988 expressamente estabeleceu que, quanto à ordenação do transporte internacional, a lei observará os acordos firmados pela União.

Assim, embora válida a norma do Código de Defesa do Consumidor quanto aos consumidores em geral, no caso de contrato de transporte internacional aéreo, em obediência à norma constitucional antes referida, prevalece o que dispõe a Convenção de Varsóvia, que determina prazo prescricional de dois anos, não o de cinco anos, do Código de Defesa do Consumidor.”

Este acórdão é importantíssimo, uma vez que reverte a jurisprudência seguida pelos demais tribunais do País, nomeadamente pelo Superior Tribunal de Justiça, que aplicavam o Código de Defesa do Consumidor ao transporte aéreo internacional.

Deste modo, é importante analisar o alcance deste acórdão do Supremo Tribunal Federal, seja quanto à matéria, seja quanto às demais normas internacionais e mais especialmente no tocante à Convenção de Montreal.

Sobre o primeiro tópico (alcance material do acórdão), é manifesto que a decisão do Supremo Tribunal Federal não tem alcance limitado à matéria concretamente discutida no litígio em causa (a definição do prazo de ajuizamento da ação de responsabilidade).

Com efeito, não teria o menor sentido afirmar que a decisão do Supremo Tribunal Federal aplica-se apenas aos prazos de reclamação e que todas as demais matérias, nomeadamente a relativa ao limite da indenização, continuam a ser regidas pelo Código de Defesa do Consumidor.

Tal afirmação não tem sentido, pois a razão de decidir do Supremo Tribunal Federal não está vinculada à matéria em discussão no acórdão. A razão de decidir do Supremo Tribunal Federal é muito mais abrangente. O Supremo Tribunal Federal afastou a aplicação do Código de Defesa do Consumidor com base no art.178 da Constituição da República. Ora, o art.178 da Constituição da República não limita a preponderância dos tratados em matéria de transporte internacional apenas no que tange aos prazos de reclamação.

Sobre o segundo tópico - alcance do acórdão a outras convenções ou tratados internacionais que não a Convenção de Varsóvia – é manifesto que a decisão do Supremo Tribunal Federal não se restringe apenas ao caso desta convenção.

Novamente, a justificação encontra-se na base da fundamentação do Supremo Tribunal Federal. O art. 178 da Constituição da República não se refere apenas a um ou

alguns tratados internacionais. O art. 178 da Constituição da República refere-se a “os acordos firmados pela União”. Ou seja, qualquer acordo sobre transporte internacional firmado pela União.

Acresce que a Convenção de Montreal tem a mesma natureza (um tratado internacional), o mesmo propósito (disciplinar o transporte aéreo internacional) e é baseada no mesmo princípio de reciprocidade da Convenção de Montreal. Consequentemente, a Convenção de Montreal deve beneficiar do mesmo status jurídico da Convenção de Varsóvia.

Assim sendo - inobstante opinião contrária que não examinou nem o citado art. 178 nem levou em consideração o mencionado acórdão do Supremo Tribunal Federal (Morsello, 2006) - o Código de Defesa do Consumidor não se aplicará às matérias que sejam tratadas pela Convenção de Montreal, em especial a responsabilidade do transportador aéreo.

5. RELAÇÕES ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O CÓDIGO CIVIL

O Código Civil de 2002 expressamente prevê a sua aplicação ao transporte aéreo internacional, em que pese a existência de norma específica, nacional ou internacional.

Nesse sentido, o art. 732 do Código Civil determina:

“Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.”

Deste modo, é clara a intenção do legislador de tornar o Código Civil a regra geral para os contratos de transporte, entre eles os contratos de transporte aéreo, ao qual estariam subordinadas as normas especiais, tanto do Código Brasileiro de Aeronáutica quanto das convenções internacionais (como, por exemplo, a Convenção de Montreal).

Este propósito é certamente alcançado no que se refere à legislação nacional. O art. 2º, § 1º, da Lei de Introdução ao Código Civil expressamente dispõe:

“A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.”

Consequentemente, em caso de conflito entre o Código Civil e, por exemplo, o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código Civil prevalecerá, uma vez que ambos são normas nacionais de posição equivalente.

No entanto, no âmbito do transporte aéreo internacional a situação é exatamente o oposto: A Convenção de Montreal deve prevalecer sobre o Código Civil, e isto por dois motivos.

O primeiro motivo é o que leva à aplicação da Convenção de Montreal no lugar do Código de Defesa do Consumidor, conforme exposto no título 4 deste trabalho.

O segundo motivo é precisamente o mesmo art. 2º, § 1º, da Lei de Introdução ao Código Civil acima mencionado. Com efeito, mesmo se o argumento decorrente do art. 178 da Constituição da República não prevalecesse, a Convenção de Montreal ainda continuaria a se sobrepor ao Código Civil.

Como visto acima no título 4 do presente trabalho, nos casos em que não se aplica o art. 178 da Constituição da República (ou seja, no caso das convenções que não cuidem de transporte), as convenções internacionais estão situadas no mesmo nível das leis nacionais.

Assim, um conflito entre a convenção internacional e a lei doméstica deverá ser resolvido de acordo com o critério da cronologia, consoante dispõe o art. 2, 1º, da Lei de Introdução ao Código Civil.

O Código Civil entrou em vigor em janeiro de 2003. A Convenção de Montreal entrou em vigor em setembro de 2006. Em consequência, a Convenção de Montreal deverá ser aplicada ao transporte aéreo internacional, no lugar do Código Civil.

6. CONCLUSÃO

Em todas as situações, a Convenção de Montreal aplica-se no Brasil ao transporte aéreo internacional, mesmo que tal aplicação se faça em detrimento das normas nacionais, por mais especiais que sejam.

Esta é a melhor interpretação possível para obter os resultados mais eficientes da aplicação da dita convenção no Brasil. Deste modo, é possível concluir que a Convenção de Montreal tem plenos efeitos e é plenamente aplicável no Brasil.

De qualquer modo, e para além dos argumentos jurídicos, é importante notar que o Brasil levou muito tempo para colocar em vigor no seu território a Convenção de Montreal (mais de sete anos, desde a assinatura deste tratado). Seria anormal não dar à Convenção de Montreal plenos efeitos no Brasil.

Bibliografia

Almeida, J. G. A. de. (2000) *Jurisprudência brasileira sobre transporte aéreo*. Renovar, Rio de Janeiro.

Castillo, R. H. (2003). *La responsabilidad civil en el transporte aéreo de mercancías*. Editorial Jurídica La Ley, Santiago.

Freitas, P. H. de S. (2003). *Responsabilidade civil no direito aeronáutico*. Juarez de Oliveira. São Paulo.

Morsello, M. F. (2006). *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. Atlas, São Paulo.