

# O Protesto do Destinatário no Transporte Aéreo de Coisas.

*Octanny Silveira da Mota*

Professor Assistente Doutor de Direito Inter-  
nacional Público na Faculdade de Direito da  
Universidade de São Paulo.

1. O protesto do destinatário, por eventual mau estado em que lhe chegue bagagem ou mercadoria transportada via aérea é regulado no artigo 107 do vigente Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei n.º 32, de 18 de novembro de 1976, modificado pelo Decreto-lei n.º 234, de 28 de fevereiro de 1967), onde se lê:

“Art. 107 — O recebimento de bagagem ou carga sem protesto do destinatário faz presumir, salvo prova em contrário, que foi entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte”.

Ao atual artigo 107 correspondia, no revogado Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei n.º 483, de 8 de junho de 1938), o artigo 94 que, após a disposição principal — cujo espírito, vazado em redação quase idêntica, é reproduzido pelo estatuto em vigor — abria quatro parágrafos:

“Art. 94 — O recebimento de bagagem ou mercadoria, sem protesto do destinatário, constituirá, salvo prova em contrário, presunção de que foram entregues em bom estado e de conformidade com o documento de transporte.

§ 1.º — Em caso de avaria, deverá o destinatário protestar, junto ao transportador, dentro de três dias, da data do recebimento da bagagem ou de sete da do recebimento da mercadoria.

§ 2.º — A reclamação pelo atraso deverá ser feita, o mais tardar, dentro de quinze dias a contar daquele em que a bagagem ou mercadoria haja sido posta à disposição do destinatário.

§ 3.º — O protesto, nos casos acima, deverá ser feito mediante ressalva no próprio documento de transporte ou por escrito em separado.

§ 4.º — Não havendo protesto nos prazos acima estipulados, não se admitirão, salvo o caso de fraude do transportador, quaisquer ações contra este”.

Como se vê, tinham o primeiro e o segundo parágrafo do artigo transcrito o objeto de fixar os prazos dentro dos quais deveria o interessado dirigir protesto ao transportador, por haverem as bagagens ou carga sofrido avarias ou reclamação por ter ocorrido atraso no transportá-las. Esses prazos eram de três e sete dias, no caso de protesto por avarias, e de quinze dias, na hipótese de atraso em transporte de coisas.

No plano internacional, a Convenção disciplinadora do assunto (Convenção para unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, firmada em Varsóvia, aos 12 de outubro de 1929) consagrava, para os mesmos fins, prazos sensivelmente semelhantes (tão somente se dando que a Convenção assinava prazo de quatorze e não de quinze dias para a reclamação no atraso no transporte de bagagem ou carga).

Durante os trabalhos da conferência realizada na cidade de Haia em setembro de 1955 (de que resultou a assinatura, aos 28 daquele mês, de um protocolo de modificação da Convenção de Varsovia, denominada Protocolo de Haia) mais de uma das delegações presentes se manifestou para considerar exíguos os prazos acima referidos e mais de uma proposta de ampliação foi apresentada. O art. xv do Protocolo de Haia mostra haver merecido preferência a sugestão da representação norte-americana, feita no sentido de que os prazos de três, sete e quatorze dias fossem — como foram — alterados para sete, quatorze e vinte e um dias, respectivamente.

Porque se mantinha estreitamente fiel ao preceituado pelo artigo 26 da Convenção de Varsóvia (de que era, praticamente, uma tradução), o revogado Código Brasileiro do Ar (1938) expunha-se ao mesmo gênero de críticas dirigidas contra aquele dispositivo do ordenamento convencional. Tais críticas foram, quando da reunião de Haia (1955) resumidas e veiculadas pelo representante inglês WILBERFORCE, para quem o artigo 26 da Convenção de Varsóvia era “insatisfatório, incompleto e injusto, assim para os usuários, como para os transportadores”.<sup>1</sup>

---

1. OACI, Doc. 7.686, *International Conference on Air Law* (The Hague, September, 1955), v. 1, p. 236.

E desenvolvendo seu pensamento, observava, por exemplo, que não se contém, no artigo 26, disposição quanto ao prazo dentro do qual importa agir, na hipótese de morte ou lesão corporal de passageiro; e opinava que se ausência de disposição dessa ordem significava que se aplicaria ao caso o preceito do artigo 29 da mesma Convenção de Varsóvia<sup>2</sup>, onde se fixa o prazo de dois anos para a decadência das ações nascidas de eventos aeronáuticos, esse prazo deveria ser reputado extenso em demasia e prejudicial ao transportador que, passado longo tempo, encontraria dificuldade para reunir elementos de defesa porventura necessários. Entendia WILBERFORCE, de outra parte, que, nos casos abrangidos pelo artigo 26, eram demasiado breves os prazos estabelecidos e, portanto, injustos para os interessados na bagagem ou na mercadoria. Observou, ainda, que o artigo 26 se refere à data de constatação do dano a bagagens ou à data do recebimento da mercadoria como instantes a partir dos quais passavam a correr os prazos para protesto ou reclamação — e isso, acentua ele, coloca em evidência outra séria falha do preceito, pois que, bagagens e mercadorias podem perder-se inteiramente, isto é, jamais chegar às mãos do proprietário ou destinatário. E, afinal, no conjunto dessas observações, encontrou razões justificadoras de sua assertiva acerca do caráter “insatisfatório, incompleto e injusto do artigo 26 da Convenção de Varsóvia.

Ao Artigo 94 do Código Brasileiro do Ar (1938) que — já fizemos notar — acompanhava de perto o modelo do texto original do artigo 26 da Convenção de Varsóvia, poderiam ser consideradas aplicáveis as mesmas críticas dirigidas contra o preceito convencional. E ainda que se desejasse evitar qualquer postura estimativa e, conseqüentemente, não se falasse em caráter insatisfatório ou injusto do dispositivo, a verdade é que, diante dele, o intérprete experimentava, desde logo, impressão de insuficiência. E era conduzido a buscar amparo no contexto da lei, para a solução de questões que o artigo deixara à margem. Essa busca levava, naturalmente, ao artigo 159 do estatuto aeronáutico revogado, que se inscrevia em capítulo intitulado *Das ações e prescrições*, onde se dispunha

---

2. Diz o art. 29 da Convenção de Varsóvia:

“Art. 29 (1) A ação de responsabilidade deverá intentar-se, sob pena de caducidade, dentro do prazo de dois anos, a contar da data de chegada ou do dia em que a aeronave deveria ter chegado a seu destino ou do dia de interrupção do transporte.

(2) O prazo será computado de acordo com a lei nacional do tribunal que conhecer da questão.

que as ações concernentes à aviação teriam rito sumário e haveriam de ser propostas dentro de dois anos, a contar de termos iniciais que o mesmo artigo apontava. Esse prazo era o mesmo consagrado pelo artigo 29 da Convenção de Varsóvia, dispositivo que, no ordenamento internacional desempenhava papel correspondente ao do artigo 159 de nosso estatuto aeronáutico e que não foi modificado em Haia.

O fato de o Protocolo de Haia não haver alterado o art. 26 (a não ser para dar extensão maior a prazos já ali anteriormente previstos) mostra que os argumentos de WILBERFORCE não sensibilizaram os delegados nacionais reunidos para elaboração daquele documento. E procede admitir que lhes pareceu razoável a aplicação dos prazos estipulados pelo artigo 29 — mantido sem alterações — em todas as hipóteses não expressamente abrangidas pelo artigo 26.

Dentro dessa linha de raciocínio e diante do texto do vigente artigo 107, caberá dizer que o legislador aeronáutico brasileiro de 1966 desejou, quanto ao ponto que ora nos ocupa, dar um passo mais que os dados pelos elaboradores da norma internacional e do nosso anterior diploma de aviação civil. Com efeito, o atual artigo 107 tão somente coloca a presunção “*juris tantum*” de que tenha sido entregue em bom estado e de conformidade com o documento de transporte a bagagem ou carga recebida sem protesto por seu proprietário ou destinatário — o artigo não estipula qualquer prazo para qualquer tipo de reclamação posterior. Os prazos para agir hão de ser, pois, buscados no artigo 150 que desempenha, no estatuto em vigor, papel que anteriormente cabia ao art. 159 da lei aeronáutica de 1938. O atual artigo 150 estabelece prazos de decadência para a propositura de ações a esses prazos, quando se trata de matéria relativa à responsabilidade contratual são, em princípio, de dois anos. Com efeito, assim estabelece aquele artigo da vigente lei aeronáutica brasileira, em suas porções ora de interesse:

“Art. 150 — Sob pena de decadência, os direitos decorrentes das relações jurídicas indicadas neste artigo deverão ser exercidos no prazo de dois (2) anos, a contar:

a) da data em que se verificar o dano, nas ações de responsabilidade decorrentes dos arts. 97 e 110 deste Código;

b) da data da chegada ou da em que a aeronave devia ter chegado ao destino ou, então, da interrupção do transporte, nas ações decorrentes do transporte de cargas ou bagagens.

§ 1.º — Se o interessado provar que não teve conhecimento do dano ou da identidade do responsável, o prazo de decadência começará a correr no dia em que disso tiver conhecimento, mas não ultrapassará de 3 (três) anos, a contar da data do evento...”

As disposições do art. 150 são completadas pelas do art. 152, que importa reproduzir:

“Art. 152 — O transportador é obrigado a conservar pelo prazo de três (3) anos, as vias respectivas dos seus documentos de transporte”.

Estipulando prazos de decadência para o exercício de ações nascidas de eventos aeronáuticos, o legislador de 1966 mostrou interesse em ver solucionadas, em caráter definitivo e tempo relativamente breve, pendências acaso surgidas — limitemo-nos a aludir a esta hipótese — entre usuário e transportador. Evitou as insuficiências atrás apontadas em nossa legislação anterior e na lei convencional internacional e uniformizou os prazos para procedimentos, fixando-os em dois anos. Assim agindo, entretanto, estendeu a um biênio prazos que até 1966 — por força dos parágrafos do art. 94 de nosso anterior estatuto — não chegavam a um mês.

Optando pela diretriz acolhida, terá nosso legislador agido precedentemente? Segundo entendemos, ENRIQUE MAPELLI LÓPEZ diria, provavelmente, que não. Com efeito, o jurista espanhol, comentando o já muitas vezes mencionado art. 26 da Convenção de Varsóvia, escreve: “A Convenção de Varsóvia estabelece, em benefício do transportador, uma presunção que, à primeira vista, pode parecer excessiva. Se não há protesto expresso, no qual se faça constar a normalidade do transporte, entender-se-á que este se realizou satisfatoriamente e de conformidade com o contrato que liga as partes. Sem embargo, não se trata de preceito premeditadamente estabelecido em favor de uma das duas partes contratantes, mas de imperativo que deriva, precedentemente, da própria natureza do contrato. O tráfico mercantil, dinâmico e necessitado de agilidade, requer

o cancelamento automático das obrigações que dele emanam e é preciso que o transportador, uma vez realizado mais ou menos perfeitamente o transporte, não fique preso a futuras reclamações, a não ser que delas antecipadamente advertido". E, linhas abaixo, complementa o comentário: "Trata-se de uma presunção, de sorte que a prova em contrário incumbe ao destinatário".<sup>3</sup> Revelam essas palavras que o jurista espanhol encara de maneira favorável as posições do art. 26 da Convenção de Varsóvia, só cabendo assim supor, entretanto, na medida em que nos atenhmos ao âmbito do preceito; em outras palavras, julga MAPELLI razoável que, tendo dado por bom o estado da mercadoria ou da bagagem por ocasião de recebê-la, o proprietário ou destinatário só possa apresentar protesto posterior se provar que, em verdade, havia recebido uma ou outra em mau estado. Certamente, porém, ao admitir a procedência desse procedimento, MAPELLI estará considerando os prazos que para a ação do interessado abre o mesmo art. 26 da Convenção de Varsóvia e que — já pudemos assinalar — são prazos breves. Talvez, contudo, o autor espanhol não tomasse a mesma posição, caso os prazos estabelecidos pelo art. 26 da Convenção de Varsóvia fossem mais largos, aproximando-se, por exemplo, dos contemplados na atual lei brasileira; é de imaginar que, diante de uma situação dessa ordem fosse diferente sua posição, pois não deixa de acentuar a importância de o transportador, efetuado o transporte com normalidade relativa, poder sentir-se descuidado quanto a ações que, inesperadamente e após delonga mais ou menos larga, venham a brotar de um contrato de transporte de que ele foi parte.

Tranqüilidade dessa ordem não é, entretanto, assegurada ao transportador pelo vigente Código Brasileiro do Ar. Reconhecendo a insuficiência do que se preceituava no art. 94 do revogado estatuto aeronáutico, o legislador de 1966, ao regular a matéria, preferiu reproduzir, no art. 107, apenas o que se estabelecia no corpo do correspondente dispositivo anterior, e assim tornou — ante o mero exame desse artigo — aparentemente mais ampla uma lacuna que, entretanto, cobriu através do estipulado art. 150. Poderia o legislador haver alargado o texto do art. 107 para, dessa forma, suprir as insuficiências apontadas na revogada lei nacional e no modelo internacional que a inspirara; melhor lhe pareceu, porém, agir de maneira diversa e, despidendo o art. 107 de quaisquer pará-

---

3. ENRIQUE MAPELLI LOPEZ, *El contrato de transporte aéreo internacional*, Madri, Editorial Tecnos, 1968, p. 242.

grafos, entregou ao art. 150 a tarefa de estabelecer todos os prazos — que são de decadência — para o exercício de ações fundamentadas em eventos aeronáuticos.

Já havendo reproduzido a redação do art. 150 no que é de interesse para as ações nascidas do contrato de transporte, passaremos, agora, a ocupar-nos do alcance do texto em que se vaza o art. 107.

2. Ao elaborar o art. 107, partiu o legislador do pressuposto de que, ao menos sumariamente, são as bagagens e a carga examinadas pelo proprietário ou destinatário, quando a eles entregues pelo transportador. E o ato de recebimento sem protesto foi, assim, erigido em base de presunção de que a entrega das coisas se fez encontrando-se elas em bom estado e em conformidade com os documentos de transporte.

Se não lavra protesto na ocasião do recebimento porque, digamos, certa avaria não era aparente, ainda assim terá o destinatário — particularizemos para facilidade de exposição — o direito de formular protesto ulterior; para isso, dispõe, agora, não de prazos exíguos — e talvez mais conformes com as exigências do tráfico aéreo — porém sim — de vez que o art. 107 não se acompanha de parágrafos que integravam o revogado e correspondente art. 84 do estatuto anterior — de um prazo que é, nos termos do art. 150 e em princípio, de dois anos, a contar da data do evento em que se funda o procedimento judicial.

Na hipótese de não haver protestado por ocasião do recebimento da coisa transportada, o interessado que posteriormente acione o transportador terá de elidir a presunção de que recebeu a coisa em bom estado, pois o preceito em exame estabelece que a presunção prevalece “salvo prova em contrário” feita contra o transportador. E tal prova deve, naturalmente, ser dirigida a evidenciar que a razão do protesto — a avaria constatada — ocorreu antes do recebimento da mercadoria, sendo, portanto, atribuível ao transportador.

É, dessa maneira, dupla a oportunidade de protesto que se abre em favor do destinatário e dupla a via que pode seguir para formulá-lo: ressaltando no documento de transporte ou formalizando declaração por escrito em separado; no momento em que a mercadoria lhe é entregue ou posteriormente, até o limite do prazo fixado.

O protesto ulterior ao recebimento da coisa é ato unilateral do destinatário e não obstante lhe caiba, em tal caso,

o ônus de contrariar a presunção decorrente do recebimento, é de elementar cautela busque o transportador resguardar-se, fazendo, no ato da entrega, registrar ao menos, por exemplo, o número de volumes e o peso da coisa transportada.

O revogado Código Brasileiro do Ar dispunha, em seu art. 94, § 4.º:

“Não havendo protesto nos prazos acima estipulados, não se admitirá, salvo o caso de fraude do transportador, quaisquer ações contra este”.

O preceito era compreensível em um contexto que só concedia ao destinatário curtos prazos para protesto. Esgotados esses breves prazos, ainda assim teria possibilidade de agir, contanto que provasse fraude do transportador. Cabia entender como fraude qualquer artifício de que o transportador se utilizasse para impedir o destinatário de constatar, dentro dos prazos normais de protesto, avaria sofrida pela coisa transportada; o dispositivo tinha, nesses termos, o propósito de fazer abortar qualquer tentativa que o transportador levasse a efeito para impossibilitar o regular exercício de ação por parte do destinatário. O procedimento após os prazos fixados e mediante prova de fraude só era, naturalmente, admitido até o limite do prazo fatal de decadência.

Diante da diretriz atual, a disposição perdeu o sentido e foi justamente afastada de nossa lei: até decair de seu direito, o destinatário tem ampla faculdade de agir, independentemente do comportamento — fraudulento ou não — que, durante o período, o transportador haja observado.

Houve, pois, com relação a esse ponto, bem como, de modo geral, com respeito ao assunto de que se ocupa o artigo comentado, melhoria da posição do usuário. E os transportadores dirão, provavelmente, que o legislador não teve na devida conta o caráter de expedita resolução de que se devem revestir as relações jurídicas nascidas dos contratos de transporte aéreo.