

## **COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

### **MENSAGEM Nº 1.398, DE 2001**

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, levado a cabo na sede da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, e concluído em Montreal, em 28 de maio de 1999.

**Autor: PODER EXECUTIVO**

**Relator: Deputado LUIZ CARLOS HAULY**

### **I - RELATÓRIO**

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República, nos termos do art. 49, I, da Constituição Federal, submete à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, levado a cabo na sede da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, e concluído em Montreal, em 28 de maio de 1999, objeto da Mensagem nº 1.398, de 18 de dezembro de 2001.

Estruturada em 57 artigos, a Convenção estabelece que:

1. É aplicável a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração, e ao transporte gratuito efetuado em aeronaves, por uma empresa de transporte aéreo, bem assim ao transporte aéreo realizado por uma pessoa distinta do transportador contratual, sob as condições estabelecidas no Capítulo V (art. 1);
2. é aplicável ao transporte efetuado pelo Estado ou pelas demais pessoas jurídicas de direito público (art. 2, item 1);
3. as disposições da Convenção não se aplicarão ao transporte de mala postal, salvo o previsto no item 2 do art. 2, que prevê: "No transporte de mala postal, o transportador será responsável unicamente perante a administração postal correspondente, de acordo com as normas aplicáveis às relações entre os transportadores e as administrações postais (art. 2, item 3);
4. a documentação e obrigações das partes, relativas ao transporte de passageiros, bagagem e carga, compreende (art. 3):
  - a) expedição de documento de transporte de passageiros, individual ou coletivo;
  - b) entrega de um talão de identificação de bagagem por volume de bagagem;
  - c) aviso escrito, indicando que, quando aplicável, a Convenção regulará a responsabilidade do transportador por morte ou lesões, por destruição, perda ou avaria de bagagem, e por atraso;
  - d) cláusula de que o descumprimento das obrigações previstas nas letras a, b e c, não afetará a existência nem a validade do contrato de transporte, o qual, não obstante, ficará sujeito às regras da Convenção, incluindo as relativas aos limites de responsabilidade;

- e) no transporte de carga será, a expedição de um conhecimento aéreo ou outro meio, do qual será fornecido recibo, se o expedidor o solicitar, os quais deverão incluir a identificação dos pontos de partida e destino, se estiverem situados no território de um só Estado Parte, a indicação de pelo menos uma das escalas previstas no território de outro Estado, e a indicação do peso da remessa (arts. 4 e 5);
- f) a entrega, se exigido, de um documento indicando a natureza da carga para o cumprimento das formalidades de aduana, polícia e outras autoridades públicas similares, sem que isso crie para o transportador qualquer dever, obrigação ou responsabilidade (art. 6);
- g) a emissão de conhecimento aéreo em três vias originais, e, se emitido pelo transportador, a pedido do expedidor, considera-se, salvo prova em contrário, que o transportador agiu em nome do expedidor, podendo ser exigida a emissão de documento distinto para cada volume(arts. 7 e 8);
- h) cláusula segundo a qual a inobservância das disposições previstas nas letras e, f e g, não afetará a existência nem a validade do contrato de transporte, o qual, não obstante, ficará sujeito às regras da Convenção, incluindo as relativas aos limites de responsabilidade (art. 9);
- i) a responsabilidade do expedidor pela exatidão das indicações e declarações concernentes à carga feitas por ele ou em seu nome, cabendo-lhe indenizar o transportador por todo dano causado em consequência de indicações e declarações irregulares, inexatas ou incompletas; nessas condições, o transportador deverá indenizar o expedidor por todo dano causado em consequência de indicações ou declarações irregulares, inexatas ou incompletas no recibo de carga ou nos registros conservados por outros meios (art. 10);
- j) que tanto o conhecimento aéreo como o recibo de carga constituem presunção, salvo prova em contrário, da celebração do contrato, da aceitação da carga e das condições de transporte que contenham; suas declarações relativas ao peso, dimensões e embalagem da carga, assim como o número de volumes, constituem presunção, salvo prova em contrário, dos dados declarados; as indicações relativas à quantidade, volume e estado da carga não constituem prova contra o transportador, salvo quando este as haja comprovado na presença do expedidor e haja feito constar no conhecimento aéreo ou no recibo de carga, ou que se trate de indicações relativas ao estado aparente da carga (art. 11);
- l) que o expedidor tem direito, sob a condição de cumprir com todas as obrigações resultantes do contrato de transporte, de dispor da carga, retirando-a do aeroporto de saída ou destino, ou detendo-a no curso da viagem em caso de aterrissagem, ou fazendo-a entregar no lugar de destino ou no curso da viagem a uma pessoa distinta do destinatário originalmente designado, ou pedindo que seja devolvida ao aeroporto de partida, não podendo exercer tal direito de forma que prejudique o transportador nem outros expedidores e deverá reembolsar todos os gastos ocasionados pelo seu exercício; o transportador deverá avisar o expedidor imediatamente, caso seja impossível executar suas instruções; se o transportador não exigir a apresentação da via do conhecimento aéreo ou do recibo de carga entregue ao expedidor, será responsável do dano que possa ser causado por este fato para quem se encontre legalmente de posse desse exemplar, sem prejuízo de seu direito de resarcimento; o direito do expedidor cessa no momento em

- que começa o do destinatário, mas se o destinatário se recusa a receber a carga ou se não é encontrado, o expedidor recobrará seu direito de disposição (art. 12);
- m) que salvo quando o expedidor haja exercido seu direito de acordo com o referido na letra i, o destinatário terá direito, desde a chegada da carga ao lugar de destino, a pedir ao transportador que lhe entregue a carga, mediante o pagamento da importância devida, desde que cumpridas as condições de transporte; salvo estipulação em contrário, o transportador deve avisar ao destinatário da chegada da carga, tão logo esta chegue; se o transportador admite a perda da carga, ou caso a carga não tenha chegado após um prazo de sete dias a contar da data em que deveria ter chegado, o destinatário poderá fazer valer contra o transportador os direitos decorrentes do contrato de transporte (art. 13);
  - n) que o expedidor e o destinatário poderão fazer valer, respectivamente, todos os direitos previstos nas letras i e l, cada um em seu próprio nome, seja em seu próprio interesse, seja no interesse de um terceiro, desde que cumpram as obrigações impostas pelo contrato de transporte (art. 14);
  - o) que o disposto nas letras j, l e m só poderá modificar-se mediante uma cláusula explícita consignada no conhecimento aéreo ou no recibo de carga, não afetam as relações do expedidor e do destinatário entre si, nem as relações entre terceiros cujos direitos provêm do expedidor ou do destinatário (art. 15);
  - p) o dever do expedidor proporcionar a informação e os documentos que sejam necessários para cumprir as formalidades aduaneiras, policiais e de qualquer outra autoridade pública, antes da chegada da carga ao destinatário, sendo responsável perante o transportador por todos os danos que possam resultar da falta, insuficiência ou irregularidade, salvo se devidos à culpa do transportador ou de seus prepostos; o transportador não está obrigado a examinar se tal informação ou os documentos são exatos ou suficientes (art. 16);
5. Quanto às responsabilidades do transportador e medida de indenização do dano (Capítulo III):
- a) O transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o acidente causador haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque, bem como pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada, no caso em que a destruição, perda ou avaria haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador, que, não obstante, não será responsável na medida em que o dano se deva à natureza, a um defeito ou a um vício próprio da bagagem; no caso de bagagem não registrada, incluindo os objetos pessoais, o transportador é responsável, se o dano se deve a sua culpa ou a de seus prepostos; se o transportador admite a perda da bagagem registrada, ou caso esta não tenha chegado após vinte e um dias seguintes à data em que deveria haver chegado, o passageiro poderá fazer valer contra o transportador os direitos decorrentes do contrato de transporte; a menos que se indique de outro modo na Convenção, o termo "bagagem" significa tanto a bagagem registrada como a bagagem não registrada (art. 17);

- b) o transportador é responsável pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga, sob a única condição de que o fato que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo; não obstante, o transportador não será responsável na medida em que prove que a destruição ou perda ou avaria da carga se deve a um ou mais dos seguintes fatos; I - natureza da carga, ou um defeito ou um vício da própria carga; II - embalagem defeituosa da carga, realizada por uma pessoa que não seja o transportador ou algum de seus prepostos; III - ato de guerra ou conflito armado; IV - ato de autoridade pública executado em relação com a entrada, saída ou o trânsito da carga; o transporte aéreo referido na parte inicial desta letra compreende o período durante o qual a carga se acha sob a custódia do transportador; o período do transporte aéreo não abrange qualquer transporte terrestre, marítimo ou por águas interiores, efetuado fora de um aeroporto; todavia, quando se efetue durante a execução de um contrato de transporte aéreo, para o carregamento, a entrega ou o transbordo, todo dano se presumirá, salvo prova em contrário, como resultante de um fato ocorrido durante o transporte aéreo; e, quando um transportador, sem o consentimento do expedidor, substitui total ou parcialmente o transporte previsto no acordo entre as partes como transporte aéreo por outra modalidade de transporte, o transporte efetuado por outro modo se considerará compreendido no período de transporte aéreo (art. 18);
- c) o transportador é responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga, mas não o será se prova que ele e seus prepostos adotaram todas as medidas que eram razoavelmente necessárias para evitar o dano ou que lhes foi impossível, a um e a outros, adotar tais medidas (art. 19);
- d) se o transportador prova que a pessoa que pede indenização, ou a pessoa da qual se origina seu direito, causou o dano ou contribuiu para ele por negligência, erro ou omissão, ficará isento, total ou parcialmente, de sua responsabilidade com respeito ao reclamante, na medida em que tal negligência, ou outra ação ou omissão indevida haja causado o dano ou contribuído para ele; ficará igualmente exonerado, quando uma pessoa que não seja o passageiro, pedir indenização em razão da morte ou lesão deste, na medida em que prove que a sua negligência ou outra ação ou omissão indevida do passageiro causou o dano ou contribuiu para ele, regras estas que se aplicam a todas as disposições sobre responsabilidade da Convenção, inclusive às da letra seguinte, parte inicial (art. 20);
- e) o transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos na letra a deste item, que não exceda 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, mas não será por eles responsável, na medida em que excede de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, se provar que: I - o dano não se deveu a negligência ou a outra ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos; ou II - o dano se deveu unicamente a negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro (art. 21);
- f) os limites de responsabilidade do transportador relativos ao atraso da bagagem e da carga, sua destruição, perda ou avaria não constituem obstáculo para que o tribunal conceda, de acordo com sua lei nacional, uma quantia que corresponda a todo ou parte dos custos e outros gastos que o processo haja acarretado ao autor, inclusive juros, salvo se o valor da

- indenização acordada, excluídos os custos e outros gastos do processo, não exceder a quantia que o transportador haja oferecido por escrito ao autor, dentro de um período de seis meses contados a partir do fato que causou o dano, ou antes de iniciar a ação, se a segunda data é posterior (art. 22);
- g) para a conversão das unidades monetárias (artigo 23), as quantias indicadas em Direitos Especiais de Saque referem-se ao Direito Especial de Saque definido pelo Fundo Monetário Internacional. Os Estados Partes, ao depositar seu instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à Convenção comunicarão ao Depositário o método para fazer o cálculo ou os resultados da conversão, e cada vez que haja uma mudança relativa a dito método ou a esses resultados (art. 23);
  - h) os limites de responsabilidade serão revisados pelo Depositário a cada cinco anos, devendo efetuar-se a primeira revisão ao final do quinto ano seguinte à data da entrada em vigor da Convenção, ou se esta não entrar em vigor dentro dos cinco anos seguintes à data em que foi aberta à assinatura, dentro do primeiro ano de sua entrada em vigor; se da revisão resultar um índice de inflação superior a dez por cento, o Depositário notificará aos Estados Partes a revisão dos limites de responsabilidade; tais revisões serão efetivadas seis meses depois de sua notificação aos Estados Partes; se dentro dos três primeiros meses seguintes a sua notificação aos Estados Partes a maioria desses Estados registrar sua desaprovação, a revisão não se efetivará e o Depositário remeterá a questão a uma reunião dos Estados Partes, procedimento este que se aplicará a qualquer momento, sempre que um terço dos Estados Partes expressem o desejo de fazê-lo e com a condição de que o índice de inflação haja sido superior a trinta por cento; o Depositário notificará imediatamente a todos os Estados Partes a entrada em vigor de toda revisão (art. 24);
  - i) o transportador poderá estipular que o contrato de transporte estará sujeito a limites de responsabilidade mais elevados que os previstos na Convenção, ou que não estará sujeito a nenhum limite de responsabilidade (art. 25);
  - j) toda cláusula que tenda a exonerar o transportador de sua responsabilidade ou a fixar um limite inferior ao estabelecido na Convenção será nula e de nenhum efeito, porém a nulidade de tal cláusula não implica a nulidade do contrato, que continuará sujeito às disposições da Convenção (art. 26);
  - l) nenhuma das disposições impedirá o transportador de negar-se a realizar um contrato de transporte, renunciar às defesas que possa invocar em virtude da Convenção, ou estabelecer condições que com ela não estejam em contradição (art. 27);
  - m) no caso de acidentes de aviação que resultem na morte ou lesões dos passageiros, o transportador fará, se assim exigir sua lei nacional, pagamentos adiantados sem demora, à pessoa ou pessoas físicas que tenham direito a reclamar indenização, a fim de satisfazer suas necessidades econômicas imediatas, porém tais pagamentos não constituirão reconhecimento de responsabilidade e poderão ser deduzidos de toda quantia paga posteriormente pelo transportador, como indenização (art. 28);
  - n) o fundamento das reclamações obedece ao disposto no art. 29;
  - o) as ações contra os prepostos do transportador, suas condições e limites de responsabilidade são regidas pelo disposto no art. 30;

- p) o recebimento da bagagem registrada ou da carga, sem protesto por parte do destinatário, constitui presunção de entrega em bom estado e de acordo com o documento de transporte (art. 31);
  - q) em caso de falecimento da pessoa responsável, a ação de indenização relativa aos danos será exercida contra os representantes legais de sua sucessão, dentro dos limites estabelecidos na Convenção (art. 32);
  - r) o art. 33 dispõe sobre o direito de o autor escolher onde iniciará a ação de indenização de danos;
  - s) o art. 34 trata da solução de controvérsias por arbitragem;
  - t) o art. 35 dispõe sobre o prazo para interposição de ações de indenização, sendo a forma de computá-lo determinada pela lei nacional do tribunal que conhecer da questão;
  - u) o art. 36 trata da aplicação da Convenção ao caso de transporte que haja de ser executado sucessivamente por vários transportadores;
  - v) o art. 37 dispõe que nenhuma das disposições da Convenção afeta a existência ou não do direito de regresso da pessoa responsável pelo dano, contra qualquer outra pessoa;
6. O Capítulo IV (art. 38) trata da aplicação da Convenção, no caso de transporte combinado, unicamente ao transporte aéreo, estabelecendo que nenhuma de suas disposições impedirá às partes de incluir no documento de transporte aéreo condições relativas a outros meios de transporte, sempre que respeitadas aquelas concernentes ao transporte aéreo;
  7. O Capítulo V dispõe sobre o transporte aéreo realizado por uma pessoa distinta do transportador contratual, estabelecendo:
    - a) art. 39: que as disposições do capítulo se aplicam quando uma pessoa celebra um contrato de transporte regido pela Convenção e outra pessoa realiza o transporte, no todo ou em parte;
    - b) no art. 40, as responsabilidades respectivas do transportador contratual e do transportador de fato;
    - c) no art. 41, os limites da responsabilidade solidária do transportador de fato e do transportador contratual;
    - d) no art. 42, o destinatário dos protestos e instruções nesses casos;
    - e) no art. 43, a responsabilização de prepostos do transportador de fato ou do transportador contratual;
    - f) os arts. 44 e 45 tratam da limitação total da indenização exigível e do direito de escolha do autor da ação, de interpô-la contra o transportador de fato, contra o transportador contratual ou contra ambos;
    - g) o art. 46 trata do direito de escolha do tribunal para processamento da ação de indenização;
    - h) o art. 47 dispõe sobre a nulidade de cláusulas contratuais que tendam a exonerar o transportador contratual ou o transportador de fato da responsabilidade prevista no capítulo;
    - i) o art. 48 trata das relações entre o transportador contratual e o transportador de fato;
  8. O Capítulo VI - Outras Disposições - estabelece:
    - a) no art. 49, a nulidade de toda cláusula do contrato de transporte e todos os acordos particulares concertados antes que ocorra o dano, pelos quais as partes tratem de fugir à aplicação das regras da Convenção, seja decidindo a lei que deverá ser aplicada, seja modificando as regras relativas à jurisdição;

- b) que os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da Convenção, podendo o Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços exigir-lhe a devida comprovação (art. 50);
  - c) que as disposições dos artigos 3 a 5, 7 e 8, relativas à documentação de transporte, não se aplicarão em caso de transporte efetuado em circunstâncias extraordinárias, que excedam o alcance normal das atividades do transportador (art. 51);
  - d) que, quando na Convenção se emprega o termo "dias", trata-se de dias corridos e não dias úteis (art. 52);
9. No Capítulo VII - Disposições Finais, estão previstas:
- a) no art. 53 as condições de assinatura, ratificação e entrada em vigor da Convenção, que foi aberta em Montreal, em 28 de maio de 1999, à assinatura dos Estados Participantes na Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, celebrada em Montreal, de 10 a 28 de maio de 1999. Após 28 de maio de 1999, a Convenção está aberta à assinatura de todos Estados na Sede da Organização de Aviação Civil Internacional, em Montreal, até sua entrada em vigor, sujeita à ratificação dos Estados e Organizações Regionais de Integração Econômica que a tenham assinado. Todo Estado ou Organização Regional de Integração Econômica não assinante poderá aceitar a Convenção, aprová-la ou aderir a ela a qualquer momento, devendo os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão ser depositados na Organização de Aviação Civil Internacional, designada como Depositário, na Convenção, a qual entrará em vigor no sexagésimo dia a contar da data do depósito do trigésimo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão perante o Depositário, entre os Estados que hajam depositado esse instrumento, não sendo considerado para este fim um instrumento depositado por uma Organização Regional de Integração Econômica. Para os demais Estados e outras Organizações a Convenção vigorará sessenta dias depois da data do depósito de seus instrumentos. O Depositário notificará imediatamente a todos os signatários e Estados Partes: I - cada assinatura da Convenção e a data correspondente; II - o depósito de todo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão e a data correspondente; III - a data de entrada em vigor da Convenção; IV - a data de entrada em vigor de toda revisão dos limites de responsabilidade estabelecidos em virtude da Convenção; V - toda denúncia da Convenção;
  - b) a possibilidade de todo Estado Parte denunciar a Convenção, mediante notificação por escrito dirigida ao Depositário; a denúncia surtirá efeito cento e oitenta dias após a data em que o Depositário receber a notificação (art. 54);
  - c) a relação da Convenção com outros instrumentos da Convenção de Varsóvia, aquela prevalecendo sobre toda regra que se aplique ao transporte aéreo internacional (art. 55):
    - 1) da Convenção de Varsóvia;
    - 2) do Protocolo de Haia;
    - 3) da Convenção de Guadalajara;
    - 4) do Protocolo da Cidade da Guatemala;
    - 5) dos Protocolos de Montreal; ou
    - 6) dentro do território de qualquer Estado Parte na Convenção devido a que esse Estado é parte em um ou mais dos instrumentos mencionados nos números 1 a 5 anteriores;

- d) as condições de aplicação da Convenção, no caso de Estado com mais de um Sistema Jurídico (art. 56);
- e) a proibição de formulação de qualquer reserva à Convenção, salvo a declaração de um Estado Parte, em qualquer momento, mediante notificação ao Depositário, de que ela não se aplicará (art. 57):
  - 1) ao transporte aéreo internacional realizado diretamente por esse Estado Parte, com fins não comerciais, relativo a suas funções e obrigações como Estado soberano; nem
  - 2) ao transporte de pessoas, carga e bagagem realizado por suas autoridades militares, em aeronaves matriculadas nesse Estado Parte, ou arrendadas por este, e cuja capacidade total haja sido reservadas por essas autoridades ou em nome das mesmas.

Feita em Montreal, no dia 28 de maio de 1999, em espanhol, árabe, chinês, francês, inglês e russo, sendo todos os textos igualmente autênticos, a Convenção ficará depositada nos arquivos da Organização de Aviação Civil Internacional e o Depositário enviará cópias certificadas a todos os Estados Partes, assim como também a todos os Estados Partes na Convenção de Varsóvia, no Protocolo de Haia, na Convenção de Guadalajara, no Protocolo da Cidade da Guatemala e nos Protocolos de Montreal.

Na Exposição de Motivos Nº 00358/MRE, de 28 de novembro de 2001, o Ministro das Relações Exteriores informa que o texto da Convenção resulta da Conferência Diplomática de Direito Aeronáutico, levada a cabo na sede da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, e foi firmado pelo Delegado da representação brasileira como plenipotenciário do Brasil, esclarecendo que:

- 1) A OACI foi criada em 1944 para promover o desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil no mundo. Instituição especializada das Nações Unidas, estabelece as normas e regras internacionais necessárias à segurança, eficácia e regularidade do transporte aéreo, sendo igualmente o instrumento de cooperação entre seus 185 Estados-Contratantes em todos os campos da aviação civil;
- 2) Preparado pelo Grupo Especial do Comitê Jurídico da OACI, em atendimento à solicitação do Conselho, na seqüência das iniciativas tomadas desde a 31ª Assembléia da Organização, entre os meses de setembro e outubro de 1995, o texto consolida em um único instrumento legal o chamado "Sistema de Varsóvia".
- 3) Entre os benefícios incorporados no novo texto, destaca-se a noção de responsabilidade ilimitada do transportador em caso de morte ou lesão de passageiros, em contraposição aos montantes fixos estabelecidos na Convenção de Varsóvia. Trata-se, por isso, de um Acordo histórico no campo do direito aéreo, qualificado pelo Comandante da Aeronáutica como de sumo interesse público e governamental.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O art. 84, inciso VIII, da Constituição Federal dispõe que compete privativamente ao Presidente da República celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional.

Já o art. 49, I, atribui ao Congresso Nacional competência exclusiva para resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos

internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Por sua vez, o art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados indica entre os campos temáticos ou áreas de atividades da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, no inciso XI, letra "c", os tratados, acordos e convênios internacionais e demais instrumentos de política externa, sendo o projeto de decreto legislativo o instrumento adequado para regular as matérias de exclusiva competência do Poder Legislativo, sem a sanção do Presidente da República, segundo o art. 109, II, do mesmo estatuto.

No mérito, a Convenção não conflita com qualquer dos fundamentos da República Federativa do Brasil, enunciados no art. 1º da Constituição Federal, nem com os princípios que regem suas relações internacionais, segundo o disposto no art. 4º da Lei Maior.

Nada tendo a objetar quanto à forma, objetivos e fundamentos do Acordo, considerado de sumo interesse público e governamental, concordo com os motivos expostos no tocante à sua oportunidade, abrangência e necessidade para a segurança, eficácia e regularidade do transporte aéreo internacional.

Lamento apenas que a Convenção não tenha sido feita também em português, oitava língua mais falada do planeta, terceira entre as ocidentais, após o inglês e o castelhano; uma das línguas oficiais da União Européia, que será também ensinada nos demais países que participam do MERCOSUL.

Pelo exposto, voto pela aprovação do texto da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, levado a cabo na sede da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, e concluído em Montreal, em 28 de maio de 1999, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2002.

Deputado LUIZ CARLOS HAULY  
Relator

## **COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

### **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2002 (MENSAGEM Nº 1.398, DE 2001)**

Aprova o texto da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, levado a cabo na sede da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, e concluído em Montreal, em 28 de maio de 1999.

**O Congresso Nacional decreta:**

**Art. 1º** Fica aprovado o texto da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, levado a cabo na sede da Organização da Aviação Civil Internacional, OACI, e concluído em Montreal, em 28 de maio de 1999.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, bem como

quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

**Art. 2º** Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em                   de                   de 2002.

**Deputado LUIZ CARLOS HAULY**  
**Relator**