

LA APLICACIÓN DE LOS DAÑOS MORALES EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL:

A APLICAÇÃO DOS DANOS MORAIS NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL:

“Una jaboticaba brasileira”

Actualmente, uno de los debates más polémicos en la aviación civil es la cuestión de la aplicación de los daños morales, utilizándose las Convenciones de Varsovia y Montreal, en virtud de las eventualidades ocurridas en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional.

Con el incremento de pasajeros en los últimos años, la industria de la aviación civil está constantemente perfeccionando sus políticas y procedimientos para garantizar un mejor servicio para los viajeros de todo el mundo. A pesar de dicho progreso, las expectativas de los usuarios siguen siendo altas, respecto al confort, puntualidad de los vuelos y transporte de sus equipajes, lo que suele causar demandas judiciales en el sector.

Por lo tanto, compañías han sido responsabilizadas por las pérdidas alegadas por sus clientes, causados durante el vuelo y en la etapa de embarque y desembarque. En desplazamientos internacionales, las Convenciones de Varsovia y Montreal rigen las reglas de esta responsabilidad, atribuyendo la cuestión del resarcimiento de daños a la

Uma “jaboticaba” brasileira.

Atualmente, um dos debates mais polêmicos na aviação civil é a questão da aplicação dos danos morais, utilizando-se as Convenções de Varsóvia e Montreal, em decorrência de vicissitudes havidas na prestação de serviços de transporte aéreo internacional.

Com o aumento de passageiros nos últimos anos, a indústria da aviação civil está constantemente aperfeiçoando suas políticas e procedimentos para garantir um melhor serviço para os viajantes do mundo inteiro. Apesar desse progresso, as expectativas dos usuários continuam sendo altas, com respeito ao conforto, pontualidade dos voos e transporte de suas bagagens, o que costuma causar demandas judiciais, envolvendo o setor.

Companhias, portanto, estão sendo responsabilizadas pelos prejuízos alegados pelos seus clientes, causados durante o voo e na fase de embarque e desembarque. Em deslocamentos internacionais, as Convenções de Varsóvia e Montreal regem as regras desta responsabilidade, atribuindo a questão da reparação de danos à legislação

legislación internacional. Brasil, estado signatario, ratificó y recibió los dos convenios en 2006, a través del decreto 5.910, afirmando la inserción de los convenios internacionales en el ordenamiento jurídico patrio.

Nótese que la Constitución Federal de 1988, de acuerdo con los artículos 5º, LXXVIII, § 2º e 178, admite que los tratados y convenios internacionales son parte integrante del orden jurídico brasileño, en otras palabras, que ellos son tratados como ley ordinaria.

Se verifica que, diferentemente de lo que se practicaba, y aun equivocadamente se verifica en decisiones dispersas, la ley ordinaria de Brasil, especialmente, Código de Defensa del Consumidor (CDC), no prevalece sobre la ley internacional. Es decir, las Convenciones de Varsovia y Montreal. De ese modo, tales tratados internacionales regulan las reglas de responsabilidad del transportador por vía aérea, en vuelos entre países, discusión ya apaciguada por el STF - Tribunal Federal Supremo, aunque sea, como señalado, objeto de aplicaciones divergentes, por algunas pocas y equivocadas decisiones judiciales, especialmente en primera instancia.

No hay dudas, por lo tanto, de la aplicabilidad de las convenciones, tratándose de vuelos internacionales, subsiste una gran discusión sobre la cabida de pleitos por daños morales en las acciones buscando reparaciones en contra de las compañías aéreas, resultando en desacuerdo entre las jurisprudencias y doctrinas, foráneas.

El Artículo 17 de Varsovia y Montreal se refiere exclusivamente a la expresión "daño moral", al contrario de lo prudentemente destacado por el legislador brasileño, en el artículo 186 del Código Civil, cuando se refiere al deber de indemnizar. Además, el Artículo 29 de la Convención de Montreal prescribe que "en ninguna de las referidas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria", expresamente excluyendo, de esa manera, la reparación para el tipo de daños punitivos - de especie moral - o disciplinar.

Es decir, las Convenciones de Varsovia y Montreal fueron creadas con el objetivo de unificar las reglas de responsabilidad del transportador, buscando, además de normalizar el tema "transporte aéreo internacional", parametrizar una solución jurídica para los conflictos judiciales existentes en diversos países. La Convención de Varsovia, igualmente la Convención

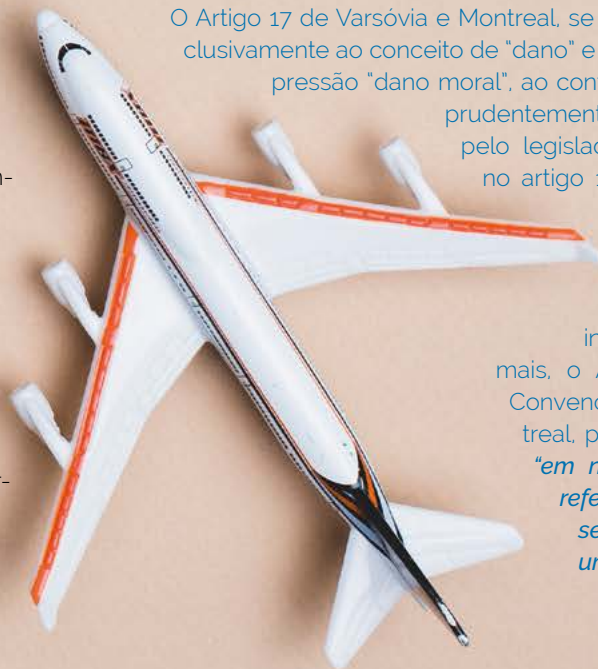
internacional. O Brasil, Estado signatário, ratificou e recebeu as duas convenções em 2006, pelo decreto 5.910, afirmando a inserção das convenções internacionais no ordenamento jurídico pátrio.

Note-se que a Constituição Federal de 1988, de acordo com os artigos 5º, LXXVIII, § 2º e 178, admite que os tratados e convenções internacionais, fazem parte integrante da ordem jurídica brasileira, em outras palavras, que eles são tratados como lei ordinária.

É de se verificar que, diferentemente do que se praticava, e ainda equivocadamente se verifica em decisões esparsas, a lei ordinária do Brasil, especialmente, Código de Defesa do Consumidor (CDC), não prevalece sobre a lei internacional. Ou seja, as convenções de Varsóvia e Montreal. Assim, tais tratados internacionais regulam as regras de responsabilidade do transportador por via aérea, em voos entre países, discussão já pacificada pelo STF - Supremo Tribunal Federal, ainda que seja, como pontuado, objeto de aplicações divergentes, por algumas poucas e equivocadas decisões judiciais, especialmente, de primeira instância.

Inexistindo dúvidas pois, à aplicabilidade das convenções, no caso de voo internacional, subsiste uma grande discussão sobre o cabimento dos pleitos por danos morais nas ações buscando reparações contra as companhias aéreas, resultando em discordância entre as jurisprudências e doutrinas, alienígenas.

O Artigo 17 de Varsóvia e Montreal, se reportam exclusivamente ao conceito de "dano" e omitem a expressão "dano moral", ao contrário, do que prudentemente destacado pelo legislador brasileiro, no artigo 186 do Código Civil, quando se reporta ao dever de indenizar. Ademais, o Artigo 29 da Convenção de Montreal, prescreve que *"em nenhuma das referidas ações se outorgará uma indeniza-*



de Montreal, se aplican "a todos los transportes de personas, equipaje o carga, efectuado en aeronaves, mediante remuneración." Por lo tanto, cualquier vuelo internacional, que salga de o que llegue a Brasil, es de competencia de la legislación internacional

Ocurre que la tarea legislativa internacional no es de las más fáciles – mayormente cuando se busca normalizar el desplazamiento diario de millones de personas alrededor del orbe –, en la medida que el Derecho, igual que las culturas, cambia, en cada latitud y longitud, en matices, colores, acepciones y conceptos. Por tal motivo, según nuestro entendimiento, el legislador evitó ingresar en tema tan idiosincrático – buscando una adhesión lo más uniforme y longeva posible –, como el daño moral, cuya definición cambia en cada país. Un ejemplo académico es la monogamia moralmente institucionalizada en el occidente y la poligamia muy bien acogida en los países árabes.

Curioso notar, entretanto, la discrepancia de aplicación de las aludidas convenciones por las naciones que la reconocen como parte de su ordenamiento jurídico. Mientras en los Estados Unidos de América no se considera la posibilidad de condenación por daños morales, por retraso de vuelo o extravío de equipaje, en España estos son reconocidos con cautela, y en Brasil, de forma pródiga e imperfecta, porque aferida por el decenal hábito discrecional, y no raras veces, sin mucho fundamento, de la aplicación del Código de Defensa del Consumidor.

O sea, la mayoría de los magistrados brasileños, en la fundamentación de sus sentencias, apartan la aplicabilidad del Código de Defensa del Consumidor, consignan la aplicación de las Convenciones de Varsovia y Montreal y se aplican a sanción según el CDC, generando decisiones totalmente dispares en valores de condenas, entre estados de la federación, sobre el mismo tema, como, por ejemplo, retraso de vuelo.

En una línea diametralmente opuesta, la jurisprudencia del Supremo Tribunal de los Estados Unidos *Eastern Airlines v. Floy*, entendió que el citado artículo 17 de Varsovia no permite el requerimiento de los daños punitivos, sin embargo, solamente admite los daños tipo *lésion corporelle*. De la misma manera, en el famoso caso del desastre de *Lockerbie*, el referido tribunal afirmó que, con los términos de la Convención de Varsovia, los daños punitivos no son pleiteables. Tal decisión formuló entendimiento de que los daños punitivos están prohibidos en la Convención de





ção punitiva, exemplar ou de qualquer natureza que não seja compensatória”, expressamente excluindo, destarte, a reparação para o tipo de danos punitivos, ou disciplinar, da espécie morais.

É dizer, as convenções de Varsóvia e Montreal foram criadas com o objetivo de unificar as regras de responsabilidade do transportador, buscando-se, além de normatizar o tema “transporte aéreo internacional”, parametrizar uma solução jurídica para os conflitos judiciais existentes em diversos países. A Convenção de Varsóvia, assim como a Convenção de Montreal, se aplicam “a todos transportes de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração.” Portanto, qualquer voo internacional, saindo ou chegando no Brasil, é dever a aplicação da legislação internacional.

Ocorre que a tarefa legiferante internacional não é das mais fáceis - mormente quando se busca normatizar o deslocamento diário de milhões de pessoas ao redor do orbe -, na medida em que o Direito, assim como as culturas, muda, a cada latitude e longitude, em matizes, cores, acepções e conceitos. Por tal motivo, em nosso entendimento, o legislador evitou ingressar em tema tão idiossincrático - buscando uma adesão o mais uniforme e longeva possível-, como o dano moral, cuja definição muda de país a país. Exemplo acadêmico é a monogamia moralmente institucionalizada no ocidente e a poligamia muito bem recepcionada por países árabes.

Curioso notar, entretanto, é a discrepância de aplicação das aludidas convenções pelas nações que a reconhecem como parte de seu ordenamento jurídico. Enquanto que nos Estados Unidos da América, não se considera a possibilidade de condenação em danos morais, por atraso de voos, ou extravio de bagagem, na Espanha estes são reconhecidos com cautela, e no Brasil, de forma pródiga e imperfeita, porque aferida pelo decenal hábito discricionário, e não raras vezes, sem muito fundamento, da aplicação do Código de Defesa do Consumidor.

Ou seja, a maioria dos magistrados brasileiros, na fundamentação de suas sentenças, afastam a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor, consignam a aplicação das Convenções de Varsóvia e Montreal e aplicam a sanção conforme o CDC, gerando decisões totalmente díspares em valores de condenações, entre Estados da Federação, sobre o mesmo tema como, por exemplo, atraso de voo.

Montreal, incluso en el caso en que los daños resulten de una mala conducta, como definido en el artículo 30(3), elidiendo así cualquier discusión sobre eventual acción por daños punitivos, de orden moral.

En uno de los más recientes desastres aeronáuticos, el *Asiana Flight 214, en San Francisco*, se reconoció que no hay previsión para daños punitivos en la Convención de Montreal, solamente correspondiendo en el caso de daños físicos y materiales.

Es indudable, pues, que la teoría mayoritaria adoptada por los tribunales norteamericanos favorece la exclusión de la reparación por daños punitivos, puesto que los daños morales son especie de ese género. Primordial y oportunamente, hay que destacar que recientemente hubo una flexibilización jurisprudencial referente a los daños punitivos en los vuelos internacionales por las jurisprudencias y doctrinas norteamericanas y europeas, a ejemplo del caso apreciado por el Supremo Tribunal de los Estados Unidos, *Doe v. Etihad Airway*, declarando que los daños morales no pueden ser objeto de reparación, de acuerdo con el Artículo 17 de la Convención de Montreal. La única excepción sería en el caso de perjuicio físico, que podría dar lugar al daño moral compensable.

A su vez, en decisión, proferida por el e. Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea, se ha definido que *"En cualquier caso, la indemnización que fije el tribunal ha de tener siempre carácter compensatorio de los daños ocasionados a la víctima por el transportista aéreo, tal como exige el art. 29 CM, que dispone que 'en ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria"*.

Se ha constatado que las convenciones internacionales limitan la reparación moral a los perjuicios físicos, al contrario de lo antedicho, mientras que numerosos tribunales brasileños siguen considerando los daños morales como indemnizables y hacen prevalecer el Código del Consumidor, en detrimento de la ley internacional, en el momento de su aplicación, por ejemplo, en el caso del retraso de vuelo o demora en la entrega de un equipaje.

En Brasil, pues, se ha creado una "jaboticaba jurisdiccional": la tendencia a mezclar las Convenciones de Varsovia y Montreal (reconociendo ambas como legislación aplicable en el ejercicio de juzgar) con el Código de Defensa del Consumidor (en el ejercicio de punir). La cuestión es aún más peculiar frente a una Jurisprudencia que parece

hacerse más aplicable cada día. Como la de no considerarse daño moral el retraso del vuelo de hasta 4 (cuatro) horas, sino que a partir de entonces, sí. Lo que viola el artículo 19 del Convenio de Montreal, que prescribe que *"El transportador es responsable por el daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. No obstante, el transportador no será responsable por el daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus prepuestos tomaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a unos y otros, adoptar tales medidas. (Se ha especificado)*.

Es decir, poco importa, para este entendimiento, al retrasar el vuelo 6 (seis) horas, si el esfuerzo de la compañía aérea para solventar el contratiempo es plausible, eficaz, o no, aunque el pasajero esté disfrutando de una buena comida, acompañada de una sucesión de "caipiroschas de jaboticabas", mientras pone sus correos electrónicos al día. Bromas aparte, es evidente que a nadie le gustan las esperas, sin embargo, la constatación de la "dilatación temporal" en el retraso no es el concepto más adecuado para precisar los daños morales. A una por no estar prevista en las Convenciones de Varsovia y Montreal. A la otra porque el tiempo de espera no siempre puede ser sinónimo de tiempo de sufrimiento. Especialmente si, basándose en el mencionado artículo 19 de la Convención de Montreal, la compañía transportadora se esfuerce en dirimir la incomodidad o incluso transformarlo en confort.

A propósito de ello, en una decisión del *Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul*, se admite la prevalencia del Código del Consumidor sobre las convenciones internacionales, correspondiendo la reparación de daños morales ocasionados por retraso de vuelo. Por otra parte, el Tribunal Federal Supremo decidió, en el juzgamiento conjunto de la Sentencia Extraordinaria *RE 636331* y del *RE con Agravio (ARE) 766618*, que los conflictos implicando atrasos de equipajes deben ser resueltos siguiendo las reglas establecidas por las convenciones internacionales. Así, prescribe el reportado decusum.

"Elucido que el enfoque se da solamente cuando a los daños materiales, pues, según resaltado por el Ministro Marco Aurelio, al inicio del juzgamiento de este hecho, en la sesión de 08.5.2014, *la Convención de Varsovia no cuidó los daños morales, no correspondiendo, en esa perspec-*

Em uma linha diametralmente oposta, a jurisprudência da Corte Suprema dos *Estados Unidos Eastern Airlines v. Floy*, entendeu que o citado Artigo 17 de Varsóvia não permite o requerimento dos danos punitivos, porém somente admite os danos de tipo *lésion corporelle*. Da mesma forma, no famoso caso do desastre de *Lockerbie*, a referida corte afirmou que, com os termos da Convenção de Varsóvia, os danos punitivos não são pleiteáveis. A dita decisão formulou entendimento de que os danos punitivos são proibidos na Convenção de Montreal, mesmo no caso que os danos resultem de uma má conduta, como definido no artigo 30(3), assim elidindo qualquer discussão sobre eventual ação por danos punitivos, de ordem moral.

Num dos mais recentes desastres aeronáuticos, o *Asiana Flight 214, em São Francisco*, se admitiu que não há previsão para danos punitivos na Convenção de Montreal, somente cabendo-a para os danos físicos e materiais.

Evidencia-se pois, que a teoria majoritária adotada pelos tribunais norte-americanos favorece a exclusão de reparação por danos punitivos, gênero do qual os danos morais são espécie. Curial destacar, por oportuno, que recentemente houve uma flexibilização jurisprudencial quanto aos danos punitivos no voo internacional pelas jurisprudências e doutrinas norte-americanas e europeias, a exemplo do caso apreciado pela Corte Suprema dos Estados Unidos, *Doe v. Etihad Airway*, declarando que os danos morais não podem ser objeto de reparação, de acordo com o Artigo 17 da Convenção de Montreal. Única exceção, seria no caso de prejuízo físico, que poderia ensejar o dano moral compensável.

De seu turno, em decisão, proferida pelo e. Superior Tribunal de Justiça da União Europeia, definiu-se que *"En cualquier caso, la indemnización que fije el tribunal ha de tener siempre carácter compensatorio de los daños ocasionados a la víctima por el transportista aéreo, tal como exige el art. 29 CM, que dispone que 'en ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria."*

É de se constatar que as convenções internacionais limitam a reparação moral aos prejuízos físicos, ao contrário do quanto acima mencionado, entretantes, numerosos tribunais brasileiros continuam considerando os danos morais como indenizáveis e fazem prevalecer o Código do Consumidor, em detrimento da lei internacional, no momento de sua aplicação, por exemplo, num atraso de voo, ou delonga na entrega de uma bagagem.

No Brasil, pois, criou-se uma "jaboticaba jurisprudencial": a tendência, de mesclar as Convenções de Varsóvia e Montreal (reconhecendo-as como legislações aplicáveis no exercício do julgar) com o Código de Defesa do Consumidor (no exercício de punir). A questão se torna mais peculiar, frente à uma Jurisprudência que parece se tornar cada dia mais aplicável. A de não se considerar como dano moral o atraso do voo em até 4 (quatro) horas, e a partir de então, sim. O que viola o artigo 19 da Convenção de Montreal, que prescreve que *"O transportador é responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga. Não obstante, o transportador não será responsável pelo dano ocasionado por atraso 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.* (Destacou-se).

É dizer, pouco importa, para este entendimento, em se atrasando 6 (seis) horas o voo, se o esforço da companhia aérea para dirimir o contratempo é louvável, eficaz, ou não, ainda que esteja o passageiro disfrutando de uma boa refeição, acompanhada de uma sucessão de "caipirosucas de jaboticabas", enquanto põe em dia os seus e-mails. Descontrações à parte, é evidente que ninguém gosta de esperas, porém a aferição da "dilação temporal" no atraso, não é o conceito mais adequado para precisar-se os danos morais. A uma por não estar prevista nas Convenções: de Varsóvia e Montreal. A outra porque tempo de espera nem sempre pode ser sinônimo de tempo de sofrimento. Especialmente se, com base no citado artigo 19 da Convenção de Montreal, a companhia transportadora se esforce em dirimir o desconforto, ou até transformá-lo em conforto.

A propósito, numa decisão do *Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul*, se admite a prevalência do Código do Consumidor sobre as convenções internacionais, cabendo a reparação dos danos morais causados por atraso de voo. Por outro lado, o Supremo Tribunal Federal, decidiu, no julgamento conjunto do Recurso Extraordinário RE 636331 e do *RE com Agravo (ARE) 766618*, que os conflitos envolvendo atraso de bagagens devem ser resolvidos pelas regras estabelecidas pelas convenções internacionais. Assim, prescreve o reportado decisum.

"Esclareço que o enfoque se dá apenas quanto aos danos materiais, pois, como ressaltado pelo Ministro Marco Aurélio, quando do início do julgamento deste feito, na sessão



A

A

ASAWING

ASAWING

POLICE STATION

STATION DE POLICE

A BREVIA
SKY PRIORITY
FROVA MEDALLION
OFFTEAM ELITE

Zero shopping

Shopping
100% Cash

tiva, extender a estos la aplicación de los límites indemnizatorios establecidos en el mencionado pacto internacional" (trecho del voto de la Min. Rosa Weber, 62ª y 55ª lauda de los recursos del RE n. 636.331/RJ y del ARE n. 766.618/SP, respectivamente). (Se ha especificado).

Pese a esta preocupante incertidumbre jurisprudencial, una parte de la doctrina brasileña apoya a la teoría de la inaplicabilidad del daño moral, proclamando que las dos convenciones exauren todos los recursos por daños morales, *"incluso porque no contemplan compensación proveniente de retraso de vuelo o por la desidia en el tratamiento dispensado a los pasajeros."*

En el caso de España, la jurisprudencia reconoce la compensación por daño moral, *"desde que no se trate de mera molestia, aburrimiento, enojo o enfado."* Entendimiento aplicable por algunos magistrados brasileños, según hemos verificado, mayormente los pertenecientes al TJSP – Tribunal de Justicia de São Paulo, que suele verificar con mucha cautela la aplicación del daño moral en vuelos internacionales. Pese a poseer una interpretación más amplia de las convenciones internacionales, las decisiones jurídicas españolas, norteando su pensamiento mayoritario, en la misma dirección que la corriente internacional, confirman también la indemnización de los daños morales si se da como resultado de un perjuicio físico.

Es notable que Brasil, por fuerza del reciente entendimiento del STF – Tribunal Federal Supremo, se alinee a las naciones más desarrolladas, en materia de Derecho Aeronáutico y transporte de pasajeros, aplicándose las Convenciones de Varsovia y Montreal, al prestar la función jurisdiccional estatal. Entretanto, importante que lo haga con menos discrecionalidad y siguiendo las convenciones internacionales más de cerca. Al final, si queremos ser parte de los grandes mercados internacionales y esperamos ávidamente por la aprobación de la alianza comercial Mercosur – Unión Europea, tenemos que estar acostumbrados a las mejores prácticas de las convenciones internacionales.

Antonio Peres Junior: Presidente de Abrescco y de Peres Junior Advocacia. Cónsul-Geral de Rumania en Bahía - Brasil, MBA en el Instituto de Empresas - Madrid - España.

Elodie Douet: Abogada, miembro de Peres Junior Advocacia, graduada Universidad de François Rabelais – França; LLM en Derecho por la Universidad de Copenhague – Dinamarca; LLM en Derecho Internacional por la Universidad de Ámsterdam – Holanda;

de 08.5.2014, a *Convenção de Varsóvia não cuidou dos danos morais, não cabendo, nessa perspectiva, estender a estes a aplicação dos limites indenizatórios estabelecidos no mencionado pacto internacional"* (trecho do voto da Min. Rosa Weber, 62ª e 55ª lauda dos acórdãos do RE n. 636.331/RJ e do ARE n. 766.618/SP, respectivamente). (Destacou-se).

Apesar desta preocupante incerteza jurisprudencial, uma parte da doutrina brasileira apoia a teoria da inaplicabilidade do dano moral, proclamando que as duas convenções exaurem todos os recursos por danos morais, "até porque não contemplan compensação provindo de atraso de voo ou pela desídia no tratamento dispensado aos passageiros."

No caso da Espanha, a jurisprudência vem reconhecer a compensação por dano moral, *"desde que não se trate de mera molestia, aburrimiento, enojo o enfado."* Entendimiento aplicável por alguns magistrados brasileiros, conforme verificamos, mormente pertencentes ao TJSP – Tribunal de Justiça de São Paulo, que costuma verificar com muita cautela a aplicação do dano moral em voos internacionais. Apesar de possuir uma interpretação das convenções internacionais mais ampla, as decisões judiciais espanholas, norteando seu pensamento majoritário, na mesma direção que a corrente internacional, confirmam também a indenização dos danos morais se for o resultado de um prejuízo físico.

É louvável que o Brasil, por força do recente entendimento do STF – Supremo Tribunal Federal, alinhe-se às nações mais desenvolvidas, em matéria de Direito Aeronáutico e transporte de passageiros, aplicando-se as Convenções de Varsóvia e Montreal, quando da prestação da função jurisdiccional estatal. Entretanto, curial que o faça com menos discricionariedade e seguindo-se as Convenções internacionais com mais intimidade com elas. Afinal, se queremos pertencer aos grandes mercados internacionais e esperamos avidamente pela aprovação da alianza comercial Mercosul - União Europeia, temos que estar acostumados às melhores práticas das convenções internacionais.

Antonio Peres Junior: Presidente da Peres Junior Advocacia e da Abrescco, Cónsul-Geral da Romênia na Bahia e MBA Instituto de Empresas - Madrid - Espanha.

Elodie Douet: Advogada, membro da Peres Junior Advocacia, graduada Universidad de François Rabelais – França; LLM em Direito na Universidade de Copenhague – Dinamarca; LLM em Direito Internacional na Universidade de Amsterdã – Holanda;