



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ
INSTITUTO DE ESTUDOS EM DIREITO E SOCIEDADE - IEDS
FACULDADE DE DIREITO - FADIR**

NAIRTON DE SALES BASTOS JÚNIOR

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
A Constituição de 1988, CDC e novos paradigmas.**

**Marabá
Abril/2017**

NAIRTON DE SALES BASTOS JÚNIOR

RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO

A Constituição de 1988, CDC e novos paradigmas.

Trabalho de conclusão de curso, apresentado à Faculdade de Direito da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará - UNIFESSPA, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientadora: Prof^ª. Ma. Rejane Pessoa de Lima

Marabá
Abril/2017

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Biblioteca Josineide da Silva Tavares da UNIFESSPA. Marabá, PA

Bastos Júnior, Nairton de Sales

Responsabilidade civil no transporte aéreo: a Constituição de 1988, CDC e novos paradigmas / Nairton de Sales Bastos Júnior ; orientadora, Rejane Pessoa de Lima. — 2017.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Campus Universitário de Marabá, Instituto de Estudos em Direito e Sociedade, Faculdade de Direito, Curso de Bacharelado em Direito, Marabá, 2017.

1. Responsabilidade (Direito). 2. Aeronáutica comercial. 3. Defesa do consumidor. 4. Brasil. [Constituição (1988)]. 5. Brasil. [Código de defesa do consumidor (1990)]. 6. Dignidade (Direito). I. Lima, Rejane Pessoa de, orient. II. Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará. III. Título.

CDDir: 4. ed.: 342.151

NAIRTON DE SALES BASTOS JÚNIOR

RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO

A Constituição de 1988, CDC e novos paradigmas.

Trabalho de conclusão de curso, apresentado à Faculdade de Direito da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará - UNIFESSPA, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Aprovada em ____ de _____ de _____.

BANCA EXAMINADORA:

Prof^ª Ma. Rejane Pessoa de Lima - Orientadora

Prof^ª. Ma. Olinda Magno Pinheiro

À minha grande e amada esposa
Leila, palavras nunca demonstrariam
toda a importância que você tem em
minha vida.

A **Júlia e Carolina**, minhas
pequenas e amadas filhas, maiores
expressões do amor de Deus em minha
existência. A minha mãe **Alcinara** maior
incentivadora de meus estudos.

AGRADECIMENTOS

Toda honra e toda glória devem ser dados ao Senhor Jesus, desta forma agradeço primeiramente a Deus, pelo dom da vida, pela saúde.

A professora Rejane Pessoa de Lima, minha orientadora, pela serenidade, conhecimento e paciência, virtudes que me auxiliaram na execução desta nobre tarefa.

Agradeço a professora Olinda Magno pela presença na banca deste trabalho.

Aos anos de aprendizado na Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, aos professores da faculdade de Direito/UNIFESSPA, a servidora Solange Ricarti.

A meu grande amigo e irmão Genésio Mourão, ingressamos na universidade na mesma época e percalços da vida impediram que concluíssemos a graduação em menos tempo, passamos 1 anos de incertezas, dúvidas e desesperança, contudo fomos reerguidos com a graça de Deus, após toda nossa luta, essa pequena homenagem é o mínimo que poderia fazer para agradecer o seu apoio, que Deus te abençoe eternamente!

Aos colegas da turma Direito 2012, e em especial aos que hoje posso verdadeiramente chamar de amigos: José Celio e Enoque Silva.

“As coisas são mais belas quando vistas de cima.”

Alberto Santos Dumont.

RESUMO

Discutir a respeito de Responsabilidade Civil no transporte aéreo é de uma complexidade impar. A simples aplicação dos diplomas especiais que regem a matéria não é garantia de uma efetiva consolidação da proteção ao consumidor, ao contrário, o sistema tarifado de indenizações presente nos mesmos colide frontalmente com princípios e fundamentos incorporados em nosso ordenamento após promulgação da Constituição de 1988. A análise dos diplomas de direito comum (incorporados após CF/88) especialmente o Código de Defesa do Consumidor tornam esse contraste ainda mais acentuado. Uma análise hermenêutica da constituição demonstra que a dignidade da pessoa humana é fundamento estruturante de todo nosso ordenamento jurídico, além disto, é nítida a opção do constituinte originário em alçar a proteção ao consumidor num patamar de destaque em nosso ordenamento, situação necessária para uma aplicação satisfatória dos instrumentos normativos que melhor atendam as necessidades do cidadão. Desta forma torna mais que necessário uma mudança de paradigma.

Palavras-chave: Transporte Aéreo. Responsabilidade Civil. Sistema Tarifado. Defesa do Consumidor. Dignidade da Pessoa Humana.

ABSTRACT

Discussing about Civil Liability in air transport is of an odd complexity. The simple application of the special rules governing the matter does not guarantee an effective consolidation of consumer protection. On the contrary, the system of indemnification in these cases conflicts head-on with principles and fundamentals incorporated in our legislation after promulgation of the 1988 Constitution. The analysis of common law diplomas (incorporated after CF / 88) especially the Consumer Defense Code make this contrast even more pronounced. A hermeneutical analysis of the constitution demonstrates that the dignity of the human person is the structuring foundation of our legal system, besides, it is clear the option of the original constituent to raise the protection to the consumer in a prominent level in our order, necessary situation for an application Normative instruments that best meet the needs of the citizen. This makes a paradigm shift more than necessary.

Keywords: Air Transport. Civil responsibility. Priced System. Consumer defense. Dignity of human person.

LISTA DE SIGLAS

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica.

CC – Código Civil

CDC – Código de Defesa do Consumidor

CF 88 – Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

IATA - Associação Internacional de Transportes Aéreos.

ICAO – Organização da Aviação Civil Internacional

MPF – Ministério Público Federal.

STF – Supremo Tribunal Federal

STJ – Superior Tribunal de Justiça

TJDF – Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios

TJMA – Tribunal de Justiça do Maranhão

TJPE – Tribunal de Justiça de Pernambuco

TJRJ – Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro

TJPR – Tribunal de Justiça do Paraná

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	13
2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL	16
2.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA	17
2.2 ELEMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL	19
2.2.1 CONDOTA HUMANA	19
2.2.2 CULPA (<i>LATO SENSU</i>)	19
2.2.3 NEXO DE CAUSALIDADE.....	20
2.2.4 DANO	20
2.3.1. RESPONSABILIDADE SUBJETIVA.....	21
2.3.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA	23
3. BREVE ANÁLISE SOBRE LEGISLAÇÃO AÉRONAUTICA	24
3.1 A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA DE 1929	24
3.2 O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONAUTICA	27
3.3 CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO	28
3.4 A CONVENÇÃO DE MONTREAL DE 1999.....	28
4. NOVOS PARADIGMAS.....	31
4.1 A CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988	31
4.1.1 O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA	31
4.1.2 DO DANO MORAL	33
4.1.3 PRINCÍPIO DA PROTEÇÃO AO CONSUMIDOR	34
4.2 O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR	35
4.2.1 PRINCÍPIO DA REPARAÇÃO INTEGRAL.....	36
5. ANTINOMIA ENTRE AS NORMAS	38
5.1 O CODIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E O CÒDIGO BRASILEIRO DE AERONAUTICA	38

5.2 O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E AS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL.....	39
5.2.1 CONSIDERAÇÕES.....	39
5.2.2 EVOLUÇÃO JURISPRUDENCIAL.....	41
6. O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO E SUAS ESPECIFICIDADES.....	47
6.1 OVERBOOKING.....	47
6.2. AVARIA, PERDA OU DESTRUIÇÃO DE BAGAGEM.....	48
6.3 MORTE OU LESÃO DO PASSAGEIRO.....	50
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	51
8. REFERÊNCIAS.....	52

1. INTRODUÇÃO

O desejo de voar e a aspiração de chegar ao céu sempre fizeram parte do imaginário do ser humano, na Grécia antiga a célebre mitologia de Dédalo e Ícaro já evidenciava tal fascinação, vários séculos à frente Leonardo da Vinci com toda a sua genialidade já projetava aeroplanos ambicionando concretizar esse desejo, contudo foi somente no início do Século XX com os experimentos do brasileiro Alberto Santos Dumont e dos irmãos Wright que a humanidade alçou seus primeiros voos.

A invenção das aeronaves e sua utilização como forma de transporte foi indubitavelmente um dos fatos mais revolucionários em toda a história da humanidade, em apenas um século de existência, a aviação mudou vários paradigmas, barreiras foram quebradas, distâncias foram encurtadas, todo um dinamismo surgiu derivado do progresso social e econômico trazido por essa inovação.

Superadas a admiração e a euforia criadas por essa revolução, no decorrer do século XX com a utilização cada vez maior desse novo meio de transporte, foi necessário que tal atividade passasse a ser tutelada pelo Direito, surgindo em consequência disto, os primeiros diplomas normativos a regular tal atividade, sendo a Convenção de Varsóvia de 1929 uma das pioneiras dessas normas.

Criada numa época em que a atividade aeronáutica ainda encontrava-se em estágios iniciais, a Convenção de Varsóvia inicialmente tinha como objetivo unificar as diversas legislações nacionais em um único diploma, porém e muito além disso, pode-se afirmar que, o objetivo primordial era de proteção a indústria que se moldava, construída numa base de responsabilidade civil limitada e tarifada como forma a impedir que pesadas indenizações inviabilizassem o amadurecimento de tal atividade.

Com o passar das décadas, o progresso econômico da humanidade, proporcionou um aumento substancial de investimentos na indústria aeronáutica, o que ocasionou um aumento de produção de aeronaves, acompanhada por um incremento tecnológico responsável pela manufatura de aeronaves com maior capacidade e segurança, o que por consequência levou a queda dos custos e posterior aumento na demanda, num ciclo que se expande até os dias atuais.

Essas mudanças tecnológicas, econômicas e o próprio desenvolvimento do Direito no século XX, com a criação da ONU e valorização de princípios como o da

dignidade da pessoa humana, resultaram num processo que acabou por questionar toda a estrutura normativa que regulava o setor aeronáutico desde sua criação.

Esse estudo pretende demonstrar como a promulgação da Constituição Federal de 1988 e posterior edição do Código de Defesa do Consumidor passaram confrontar os valores e privilégios presentes nas legislações específicas do segmento aeronáutico em nosso país, especificamente no âmbito da responsabilidade civil, saindo de um paradigma protetivo a um setor, para um parâmetro mais equitativo e primordialmente mais alinhado com os valores da dignidade da pessoa humana na esfera de proteção ao consumidor. Para chegarmos a tal meta o trabalho foi estruturado em sete capítulos.

O primeiro capítulo apresenta brevemente questionamentos a respeito da temática do trabalho, bem como exibe a estrutura de pesquisa.

O segundo capítulo apresenta a considerações a respeito da Responsabilidade Civil, numa rápida digressão sobre sua evolução histórica e incorporação no ordenamento jurídico nacional, são analisados, seus elementos e os conceitos de responsabilidade civil mais utilizados doutrinariamente, que dividem a responsabilidade nas áreas subjetiva e objetiva.

O Terceiro capítulo apresenta de maneira sucinta os diplomas mais relevantes relacionados ao transporte aéreo, inicia-se com aquela que é a base de todo o sistema de indenização tarifada A Convenção de Varsóvia de 1929, passando em seguida pelo tratado internacional que a substituiu a Convenção de Montreal de 1999, são analisados por fim os diplomas nacionais relacionados com a temática do transporte aéreo que são o Código Brasileiro de Aeronáutica e de maneira geral o Código Civil de 2002.

O quarto capítulo analisa a nova temática valorativa trazida pela Constituição de 1988, a opção do constituinte originário de, embasado no princípio da dignidade da pessoa humana solidificado na Carta Magna, modelar todo um novo sistema de proteção, além disto ao enumerar a Proteção ao Consumidor como direito fundamental, o constituinte alterou enormemente a temática da responsabilidade civil no transporte aéreo, visto que o CDC trata a questão de maneira muito diversa e benéfica ao usuário do que as demais normas especiais aplicáveis.

O quinto capítulo examina a questão das antinomias e o conflito aparente de normas, entre a Convenção de Varsóvia, O Código Brasileiro de Aeronáutica, Convenção de Montreal com os valores trazidos pelo Código de Defesa do Consumidor, análises jurisprudenciais foram anexadas para demonstrar a evolução do

entendimento das altas cortes a respeito da supremacia do CDC em oposição as legislações especiais.

O sexto capítulo trata das especificidades no contrato de transporte aéreo, as situações de dano-evento mais comuns, jurisprudências foram anexadas para melhor entendimento.

Por fim, o sétimo capítulo contém a conclusão do trabalho, com a indicação das normas do CDC como sendo as mais apropriadas para solução de conflitos concernentes ao transporte aéreo, visto que o CDC esta em total consonância com os princípios emanados na Constituição de 1988.

2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL

Inicialmente, antes de adentrarmos na seara específica da responsabilidade civil no transporte aéreo e em especial como o Código de Defesa do Consumidor e a Constituição da República de 1988 alteraram toda a dinâmica desse campo jurídico, convém conceituar, ainda que brevemente a Responsabilidade Civil, sua evolução histórica e sua incorporação em nosso ordenamento jurídico.

O vocábulo “responsabilidade” encontra sua origem no verbo latino *respondere* cuja significação se dá na obrigação que alguém tem de assumir as consequências jurídicas de sua atividade¹. A acepção do termo “responsabilidade civil” vincula-se na reparação de um dano injusto. Desta forma, Pamplona Filho e Gagliano conceituam:

[...] a noção jurídica de responsabilidade pressupõe a atividade danosa de alguém que, atuando a priori ilicitamente, viola uma norma jurídica preexistente (legal ou contratual), subordinando-se, dessa forma, às consequências de seu ato, (obrigação de reparar). (GAGLIANO, 2012, p. 54)

Carlos Roberto Gonçalves de maneira similar:

Toda atividade que acarreta prejuízo traz em seu bojo, como fato social, o problema da responsabilidade. Destina-se ela a restaurar o equilíbrio moral e patrimonial provocado pelo autor do dano. Exatamente o interesse em estabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora da responsabilidade civil. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime a ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. (GONÇALVES, 2014, p. 17)

Na doutrina é possível encontrar ainda várias definições adicionais.

Flávio Tartuce (2015.p.383) ensina que a responsabilidade civil “surge em face do descumprimento obrigacional, pela desobediência de uma regra estabelecida em um contrato, ou por deixa a pessoa de obedecer preceito normativo que regula a vida.”

Para Roberto Senise Lisboa (2012.p.222) “Responsabilidade (*respondere*) é o dever jurídico de recomposição do dano sofrido, imposto ao seu causador direto ou indireto.”

¹ GAGLIANO, Pablo Stole. Novo Curso de Direito Civil, Volume 3: Responsabilidade Civil.

2.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Desde a aurora dos tempos, quando os primeiros homens passaram a conviver em sociedade, constatava-se que o dano sofrido por alguém trazia a luz a ideia da responsabilidade, inicialmente nesses tempos primitivos o dano ocasionava a vingança privada, onde inexistia quaisquer meios para se distinguir ilícitos penais de civis, posteriormente com a evolução das sociedades a vingança privada passou a ser abolida, e desde então a presença de um juiz passou a ser necessária para apuração da responsabilidade no conflito.

Segundo Gonçalves (2014, p.22) no campo teórico, desde as mais clássicas teorias, a Responsabilidade Civil se estrutura a partir de três pressupostos: um dano, a culpa do autor e relação de causalidade entre fato culposo e dano.

Nos primórdios da sociedade, o fator culpa não era cogitado², bastando a identificação do agente e da relação da causalidade para que ocorresse a punição, o dano por mais insignificante que fosse ocasionava reações brutais, instintivas e desproporcionais do ofendido. Eram tempos onde a irracionalidade imperava e a vingança privada (vindita) era a regra, posteriormente com a evolução das sociedades foi-se substituindo a vindita pela compensação econômica, sobre isto Gonçalves leciona:

Num estágio mais avançado, quando já existe uma soberana autoridade, o legislador veda à vítima fazer justiça pelas próprias mãos. A composição econômica, de voluntária que era, passa a ser obrigatória, e, ao demais disso, tarifada. É quando, então, o ofensor paga um tanto por roto, por morte de um homem livre ou de um escravo [...] É a época do Código de Ur-Nammu, do Código de Manu e da Lei das XII Tábuas.”. (GONÇALVES, 2014, p. 22)

Recorda Lisboa (2012) que foram os romanos os maiores responsáveis pela mudança de perspectiva saindo do modelo da vingança privada para a auto composição, segundo o autor:

Com a Lei das XII tábuas, em 450 a.c., institucionalizou-se o procedimento da autocomposição, já existente e que vinha se desenvolvendo gradativamente. Além disso, a referida lei romana teve por objetivo substituir a ideia generalizada de castigo, introduzindo as chamadas *penas de restituição*. (LISBOA, 2012, p. 219)

² GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil brasileiro, volume 4: Responsabilidade Civil.

Contudo apesar da inovação trazida, poucas eram as hipóteses em que a Lei das XII tábuas referia-se aos princípios concernentes a responsabilidade do autor.³

Somente séculos a frente ainda no Direito Romano com a *Lex Aquilia de damnum* foi estabelecida a necessidade de existência de culpa para que se viabilizasse a reparação do dano causado⁴, criando com isso a teoria da responsabilidade civil subjetiva.

Grande contribuição foi dada pelos franceses séculos a frente, no lastro da Revolução liberal de 1789 e ascensão do Império Napoleônico, contagiados pelos valores iluministas, os gauleses estabeleceram princípios que influenciaram de sobremaneira outros povos, como enumera Gonçalves:

[...]direito à reparação sempre que houvesse culpa, ainda que leve, separando-se responsabilidade civil (perante a vítima) da responsabilidade penal (perante o Estado); a existência de uma culpa contratual (a das pessoas que descumprem obrigações) e que não se liga nem a crime nem a delito, mas se origina da negligência ou imprudência. Era a generalização do principio aquiliano: *Aquilia et levissima culpa venit*, ou seja de que a culpa, ainda que levíssima obriga a indenizar. (GONÇALVES, 2014, p. 22)

Em nosso ordenamento jurídico, o Código Civil de 1916 aderiu a teoria da responsabilidade subjetiva, exigindo culpa ou dolo do causador do dano para que este seja obrigado a repará-lo, tratou ainda o legislador nacional em estabelecer o instituto da culpa presumida do lesante (arts. 1527, 1528, 1529 CC/16)⁵.

O desenvolvimento industrial e o surto de progresso sem precedentes multiplicaram de maneira exponencial os danos sofridos o que levou a necessidade de adequação de novas teorias para maximizar a proteção as vítimas, a responsabilidade passa a também ser encarada na modalidade objetiva em grande parte alicerçada na teoria do risco. Ressalte-se que a referida teoria não substitui a teoria da culpa, mas cobre em muitas hipóteses concepções tradicionais que se revelam insuficientes para proteção da vítima⁶. As ideias concernentes a responsabilidade objetiva e teoria do risco serão explanadas de maneira mais relevante posteriormente em tópico próprio.

³ LISBOA, Roberto Senise. Manual de Direito Civil, v2

⁴ LISBOA, Roberto Senise. Manual de Direito Civil, v2: direito das obrigações e Responsabilidade Civil.

⁵ GONÇALVES, Carlos Roberto. Obra citada. p.24

⁶ GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil Brasileiro, volume 4: Responsabilidade Civil.

2.2 ELEMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

O artigo 186 do Código Civil estabelece:

“Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligencia ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”

Pela análise da letra do Código de 2002, percebe-se claramente a intenção do legislador em explicitar que, aquele que de alguma forma vier a causar dano a outrem fica obrigado a repará-lo. Saindo deste pressuposto inicial devemos então partir para uma análise dos elementos da responsabilidade civil, Flávio Tartuce (2015, p.398) ressalta que, apesar de ocorrerem divergências doutrinárias existindo autores⁷ que consideram a culpa um *elemento accidental* da responsabilidade civil, o pensamento majoritário na doutrina é de considerar a culpa como elemento essencial sendo acompanhada dos demais elementos, a saber: a) conduta humana, b) culpa genérica ou *lato sensu*, c) nexos de causalidade, d) dano ou prejuízo.

2.2.1 CONDUTA HUMANA

De maneira geral a doutrina majoritária aceita que a conduta humana pode ser ocasionada por uma ação (conduta positiva) ou uma omissão (conduta negativa) que pode ser voluntária ou resultante de negligência, imprudência ou imperícia, modelos que caracterizam dolo e a culpa, respectivamente.⁸

Flávio Tartuce (2015, p.398) ensina que de maneira geral a ação ou conduta positiva é aceita como regra, já para se configure uma omissão é necessário que exista o dever jurídico de agir, assim como uma prova de que tal conduta deixou de ser praticada. Devendo ser ressaltado ainda que conforme o art. 932 do CC. existe a possibilidade de uma pessoa responder por ato de terceiro.

2.2.2 CULPA (*LATO SENSU*)

⁷ STOLZE, Pablo. Novo Curso de Direito Civil, volume 3: Responsabilidade Civil, p.72

⁸ TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil: volume único. P. 398.

A referencia ao termo culpa no sentido genérico (*culpa lato sensu*) engloba de maneira ampla os conceitos de dolo e a culpa estrita (*stricto sensu*)⁹. No dolo existe a vontade de cometer uma violação de direito, trata-se de uma violação intencional e consciente ao dever jurídico.

Já a culpa ocorre quando não havia qualquer intenção de violar o dever jurídico. Sergio Cavalieri Filho (CAVALIERI FILHO, 2005, p.59 apud TARTUCE, 2015, p.400) define “em suma, enquanto no dolo o agente quer a conduta e o resultado, a causa e a consequência, na culpa a vontade não vai além da ação ou omissão. O agente quer a conduta, não porém o resultado; quer a causa, mas não o efeito.” Conclui-se que a diferença entre dolo e culpa reside na presença ou não da intenção de violar o dever jurídico.

2.2.3 NEXO DE CAUSALIDADE

A doutrina conceitua nexo de causalidade de maneira similar. Para Gonçalves (2014. p.49) “É a relação de causa e efeito entre a ação ou omissão do agente e o dano verificado. Vem expressa no verbo “causa”, utilizado no art.186. Sem ela não existe a obrigação de indenizar.”

Alinhado ao conceito anterior, Lisboa (2012. P.253) define nexo de causalidade como “a relação entre a conduta do agente e o dano sofrido pela vítima. Somente cabe a responsabilidade civil quando se pode estabelecer que o agente foi o causador do dano sofrido pela vítima.”

É relevante destacar que nexo causal é imprescindível para ambas as formas de responsabilidade civil (objetiva e subjetiva).

2.2.4 DANO

O dano é elemento necessário para responsabilizar alguém civilmente. O ônus da prova recai sobre o autor da demanda conforme preceitua o art. 373, I, do Novo Código de Processo Civil.

⁹ TARTUCE, Flávio. Obra citada. p.398.

A partir da promulgação da Constituição Federal de 1988, o dano moral foi reconhecido também como reparável, desde então a jurisprudência tem atuado no sentido de permitir a *cumulação dupla dos danos*¹⁰, ocorrendo na súmula 37 do Superior Tribunal de Justiça a materialização de tal evento.

2.3 RESPONSABILIDADE CIVIL SUBJETIVA E OBJETIVA

De todas as divisões da Responsabilidade Civil, a mais difundida e estudada pela doutrina é a que analisa presença ou não da culpa como elemento de reparação do dano¹¹, através desse parâmetro divide-se a reponsabilidade nas modalidades subjetiva e objetiva cujas definições serão explicitadas a seguir.

2.3.1. RESPONSABILIDADE SUBJETIVA

Para adequação da responsabilidade civil na modalidade subjetiva é necessário a análise da presença da culpa como elemento essencial, essa concepção remonta desde a teoria clássica, durante as primeiras codificações do Direito Romano, sendo posteriormente solidificada no Código Civil de Napoleão, Tartuce¹² (2015. P.504) em definição ao tema afirma “para que o agente indenize, para que responda civilmente, é necessária a comprovação da sua culpa genérica, que inclui o dolo (intenção de prejudicar) e a culpa em sentido restrito (imprudência, imperícia e negligencia)”. Em outras definições doutrinárias podem ser observadas de maneira similar, Carlos Roberto Gonçalves assim define o conceito

Diz-se, pois, ser “subjetiva” a responsabilidade quando se esteia na ideia de culpa. A prova da culpa do agente passa a ser pressuposto necessário do dano indenizável. Nessa concepção, a responsabilidade do causador do dano somente se configura se agiu com dolo ou culpa.(GONÇALVES, 2014. P.43)

Já para Pablo Stolze (2012)

A noção de responsabilidade civil, dentro da modalidade subjetiva, é o princípio segundo o qual cada um responde pela própria culpa – *unuscuique sua culpa nocet*. Por se caracterizar em fato constitutivo

¹⁰ TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil. Volume único. P.412

¹¹ GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil Brasileiro. P.43.

¹² TARTUCE, Flávio. Direito Civil v2: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil

do direito à pretensão reparatória, caberá ao autor, sempre, o ônus da prova de tal culpa do réu.(GAGLIANO, 2012, P.58)

Já para Lisboa (2012, P.294) em consonância afirma “A responsabilidade subjetiva, destarte, é aferida mediante culpa, isto é, a falta da diligencia ordinariamente exigida no caso.”

Pontuadas as definições semelhantes, ressalte-se que para Tartuce¹³ (2015, p.504) a responsabilidade subjetiva constitui regra em nosso ordenamento jurídico, aferível pela letra do art. 186 do atual código civil, que dispõe, que somente quando a culpa em sentido amplo se fizer presente poderá se falar em responsabilização civil, cabendo o ônus da prova ao autor da demanda, conforme art. 373, I do Novo Código de Processo Civil.

Contudo existem situações de responsabilidade subjetiva que diferem do rito processual acima exposto, nessas circunstancias já deduz-se uma atitude culposa do causador do dano, cabendo a ele demonstrar a ausência de culpa, nesses casos estamos diante de responsabilidade subjetiva com culpa presumida, Caio Mário lecionando de maneira brilhante expõe:

Na tese da presunção de culpa subsiste o conceito genérico de culpa como fundamento da responsabilidade civil. Onde se distancia da concepção subjetiva tradicional e no que concerne ao ônus da prova. Dentro da teoria clássica da culpa, a vítima tem de demonstrar a existência dos elementos fundamentais de sua pretensão, sobressaindo o comportamento culposos do demandado. Ao se encaminhar para especialização da culpa presumida, ocorre uma inversão do *ônus probandi*. Em certas circunstancias, presume-se o comportamento culposos do causador do dano, cabendo-lhe demonstrar a ausência de culpa, para se eximir do dever de indenizar. Foi um modo de afirmar a responsabilidade civil, sem a necessidade de provar o lesado a conduta culposa do agente, mas sem repelir o pressuposto subjetivo da doutrina tradicional. (PEREIRA, P 265-266. Apud STOLZE, 2012, p.59)

Ressalte-se que essa modalidade de culpa presumida será posteriormente observada na análise dos diplomas legais concernentes a responsabilidade civil no transporte aéreo, tanto nos diplomas internacionais do Sistema de Varsóvia, quanto no Código Brasileiro de Aeronáutica.

¹³ TARTUCE, Flávio Direito Civil v2: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil.

2.3.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA

A presença do elemento culpa é obrigatória para a configuração da responsabilidade subjetiva, na modalidade objetiva de responsabilidade porém a presença de tal elemento não se faz necessária, Carlos Roberto Gonçalves leciona a respeito:

A lei impõe, a certas pessoas, em determinadas situações, a reparação de um dano independente de culpa. Quando isto acontece, diz-se que a responsabilidade é legal ou “objetiva”, porque prescinde da culpa e se satisfaz apenas com o dano e o nexo de causalidade. Esta teoria, dita objetiva, ou do risco, tem como postulado que todo dano é indenizável, e deve ser reparado por quem a ele se liga por um nexo de causalidade, independente de culpa. (GONÇALVES, 2014. P.43)

O número cada vez maior de acidentes de trabalhos somados a aplicação da teoria subjetiva que nem sempre permitia demonstrar a culpa dos empregadores resultou nessa mudança de paradigma. A responsabilidade objetiva buscava então essa maior proteção amparada na teoria do risco, nas palavras de Maria Stella Gregori¹⁴ (S.D., p.7) “a base da teoria objetiva é a teoria do risco do negócio, ou seja, quem exerce uma atividade, qualquer que seja ela, deve assumir os riscos a ele inerentes ou riscos dela decorrentes”.

Por fim deve-se ressaltar o atual código civil usa esse embasamento na construção da responsabilidade objetiva, como pode-se observar na análise dos art. 927 e 931 do referido diploma.

¹⁴ GREGORI, Maria Stella. A Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo nas relações de Consumo.

3. BREVE ANÁLISE SOBRE LEGISLAÇÃO AÉRONÁUTICA

Após análise sucinta do instituto da Responsabilidade Civil, do seu surgimento até a incorporação em nosso ordenamento jurídico, passemos então a observar como o mesmo esta inserido nos diplomas mais relevantes que regulam a atividade da aviação civil. Fábio Pedro (2012, p.64) lembra que o transporte aéreo de passageiros, bagagens e cargas no Brasil recebe diretrizes normativas de duas grandes fontes, a doméstica e a internacional, sendo relevante no primeiro bloco o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Proteção e Defesa do Consumidor além de maneira subsidiária o atual Código Civil, já no campo internacional as atividades são regidas pela Convenção de Montreal, Convenção de Varsóvia e demais normas correlatas.

A análise dos diplomas normativos será apresentada em ordem cronológica, todos os diplomas citados regulam especificamente a atividade de transporte aéreo, sendo o Código Civil a exceção dessa análise, posteriormente serão analisados em capítulo próprio a Constituição da República de 1988 e o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, e a forma como os mesmos colidem frontalmente em termos valorativos com os diplomas citados neste corrente capítulo.

3.1 A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA DE 1929

No início do século XX, a construção das primeiras aeronaves materializou o sonho da raça humana de ganhar os céus, com o passar das décadas, a aviação se desenvolveu numa velocidade exponencial, de repente o mundo estava diante de algo que mudaria completamente toda a dinâmica de locomoção entre o planeta inteiro e daria suporte para o vindouro processo da globalização. Não obstante como em qualquer ramo industrial em seus primórdios, as dificuldades estiveram presentes, a respeito de tal período Pedro comenta:

A indústria aeronáutica precisou enfrentar algumas barreiras que se impuseram a sua instalação e crescimento. Em primeiro lugar, o natural receio e seus usuários, em razão dos inerentes riscos de deixarem o solo e lançar-se a grandes altitudes, sobretudo com tecnologia incipiente. Ademais, como a atividade aeronáutica teve sua popularização no período entre a primeira e a segunda grande guerra, em razão do excedente de aeronaves produzidas neste tormentoso período de nossa civilização, as economias mundiais estavam de certo

modo fragilizadas, em especial no continente europeu, palco dos conflitos. A América a seu turno não possuía o vigor econômico de outros momentos, vivenciando a grande depressão econômica de 1929. (PEDRO, 2012, p.23)

Acrescente-se a isto que, as aeronaves em seus primórdios mesmo tratando-se de modelos rudimentares, já poderiam ultrapassar distancias enormes em pouquíssimo tempo, em um único voo uma aeronave poderia cruzar o espaço territorial de vários países e com isso se submeter a várias jurisdições, nesse contexto, era perceptível que Estado dentro da sua soberania poderia tratar a questão da forma como lhe fosse mais apropriada, o que promoveria uma verdadeira instabilidade para os transportadores e insegurança para os usuários.¹⁵ Na esteira dessa linha de pensamento Marco Fábio Morsello acrescenta:

O nascedouro da atividade de transporte aéreo civil impôs investimentos vultuosos, em setor à época de alto risco, que iniciava desenvolvimento estratégico, com elevadas taxas de sinistro e controle estatal das denominadas companhias de bandeira, de modo que havia necessidade premente de edição de normas aptas a protege-lo. Tendo em vista, ademais, a célere transposição de fronteiras internacionais, afigurava-se imprescindível editar diploma legal uniforme em vários países.(MORSELLO, 2015. P.113)

Diante de tais dificuldades, os Estados de maneira conjunta concluíram que seria necessário a edição de um diploma que serviria para unificar as diversas jurisdições, desta forma intencionavam além de, simplesmente estimular esse novo setor em formação, incluiriam também uma proteção como forma de minimizar os danos financeiros que poderiam recair sobre os transportadores, desta forma conforme destaca Pedro (2012, p.23) na minuta de elaboração “as questões relativas aos possíveis danos aos passageiros e suas bagagens deveriam compor um elemento na planilha de custos das sociedades empresárias, o que levou à instituição em plano internacional do sistema de indenização tarifada.”

A partir disto, derivado desses ideais surgiu A Convenção para a unificação de Certas Regras Relativas a Transporte Aéreo Internacional, que posteriormente ficaria conhecida como Convenção de Varsóvia , cuja assinatura ocorreu em 12 de outubro de 1929 na cidade da qual carrega o nome, posteriormente a referida convenção foi

¹⁵ PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. p.23

recepcionada em nosso ordenamento jurídico em 24 de novembro de 1931 através do Decreto nº 20.704¹⁶.

A convenção de Varsóvia atuava com a Responsabilidade Civil em sua modalidade subjetiva, com presunção de culpa, não obstante a análise do texto enumerava hipóteses em que o transportador estaria isento de responsabilidade¹⁷ ou que a mesma seria atenuada¹⁸.

Segundo Pedro (2012, p.24) A Convenção de Varsóvia levou a criação de um sistema de limitação indenizatório que doutrinariamente ficou conhecido como indenização tarifada, estabelecendo valores limite de indenizações, cabendo ao magistrado a simples aplicação dos valores presentes no corpo normativo da convenção, ressalte-se porém que a única hipótese em que não ocorreria tal tarifação seria quando o usuário provasse culpa grave ou dolo do transportador.

Para explicitar como funcionava tal sistema de limitação, a Convenção de Varsóvia em seu artigo 22 inciso 4¹⁹ do texto determinava que o elemento indexador dos valores indenizatórios seria o Franco-ouro Poincaré, ainda de acordo com texto legal²⁰ o valor limite por passageiro em caso de morte limitava-se a 125.000 francos-ouro Poincaré o que em valores da época corresponderiam a US\$ 8.300,00, e em caso de perda, avaria ou destruição de bagagem o valor seria de 250 francos-Poincaré por quilograma, que corresponderiam em valores da época a US\$ 20,00 por quilograma²¹ até o limite de U\$ 5.000 francos que corresponderiam a U\$ 400.

¹⁶ BRASIL, Decreto nº 20.704/31. Promulga a Convenção de Varsóvia. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm

¹⁷ Art.20 (1) O Transportador não é responsável se provar que ele e seus agentes tomaram todas as medidas necessárias para evitar dano ou que era impossível evita-los. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm.

¹⁸ Art. 21 (1) Se o Transportador provar que a culpa do lesado causou ou contribuiu para o dano o tribunal pode, de acordo com sua própria lei, remover ou diminuir a responsabilidade do transportador. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm

¹⁹ Art. 22 (4) As quantias acima indicadas consideram-se referentes ao franco francês, constituído de sessenta e cinco e meio miligramas de ouro, ao titulo de novecentos milésimos de metal fino. Eles se poderão converter, em números redondos, na moeda nacional de cada país. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d20704.htm

²⁰ Art. 22 (1) No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador por cada passageiro esta limitada à soma de cem e vinte cinco mil francos. No caso, de após a lei do tribunal, os danos podem serDisponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm

²¹ MORSELLO, Marco Fabio. Reflexões dos magistrados paulistas nos 25 anos do Código de Defesa do Consumidor.

Apesar de tratar-se de uma norma de meados do século XX, A Convenção de Varsóvia vigorou por 70 anos, não obstante houveram várias tentativas²² de atualizá-la porém sem alterar sua essência e seus princípios basilares, a doutrina especializada²³ considera Sistema de Varsóvia foi reformado em 1999 com a Convenção de Montreal.

3.2 O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONAUTICA

A Lei nº 7565/86, que instituiu O Código Brasileiro de Aeronáutica, ocasionou a revisão do então vigente Código Brasileiro do Ar (Decreto-Lei nº 32 de 18 de novembro de 1966) e desde sua sanção regula o transporte aéreo doméstico.

O CBA buscou sistematizar de maneira ampla todo o direito aeronáutico na aviação doméstica (nacional e regional), definindo desde conceitos de espaço aéreo, passando por questões relacionadas a infraestrutura, aeronaves, tripulação e afins.

Uma análise mais atenta e acurada da letra da lei, percebe-se que, na temática específica da Responsabilidade Civil o Código Brasileiro de Aeronáutica possui em essência os mesmos princípios basilares do Sistema de Varsóvia, especialmente no que tange a limitação da responsabilidade, somente admitindo a hipótese de exclusão da mesma somente em caso de dolo ou culpa grave.

Acerca da responsabilidade tarifada presente no CBA, Fernando Noronha expõe:

No transporte aéreo nacional, o Código de Aeronáutica, no art. 257, limita a responsabilidade da empresa aérea transportadora, no caso de morte ou lesão de passageiros ou tripulantes, ao valor correspondente a 3.500 OTNs (obrigações do Tesouro Nacional) por pessoa. Nos casos de atraso do transporte de passageiros ou de perda ou avaria de bagagem, esse mesmo artigo e o art. 260 fixam para a indenização o teto de 150 OTNs. A indenização devida no caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga é limitada ao valor correspondente de três OTNs por quilo, salvo declaração especial de valor, com pagamento de taxa suplementar (art. 262). Esses tetos de indenização só deixam de valer “se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus pressupostos” (NORONHA, 2002, p.157, apud, PEDRO, 2012, p.33)

Conforme afirma Pedro (2012, p.34) a proximidade entre o CBA e os princípios basilares do Sistema de Varsóvia não foi mero produto do acaso, ao reverso, foi uma

²² Os Protocolos de Haia de 1955, A Convenção de Guadalajara de 1961, Os Protocolos de Montreal de 1 a 4 de 1971 representam em conjunto uma tentativa de atualizar a Convenção de Varsóvia de 1929. Todos esses diplomas em conjunto foram o que a doutrina entende como Sistema de Varsóvia.

²³ DE ALMEIDA, José Gabriel Assis. A convenção de Montreal de 1999 e o transporte aéreo internacional no Brasil.

busca constante da comissão responsável pela elaboração do diploma objetivando alinhar o Brasil aos compromissos assumidos internacionalmente.

3.3 CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO

A Lei 10.406/2002, atual código civil brasileiro, trouxe uma mudança na temática da Responsabilidade Civil, principalmente no reconhecimento de ambas as modalidades de responsabilidade a subjetiva²⁴ e a objetiva²⁵.

O CC regula todo o segmento de transportes em capítulo próprio entre os artigos 730 a 756. Segundo Pedro (2012, p.40), parte da doutrina entende que ao dispor sobre transportes gerais de maneira ampla, não distinguindo entre as diversas modalidades o legislador intencionou a primazia do CC sobre outras normas especiais nacionais e estrangeiras.

Em consonância José Gabriel Assis de Almeida (2008, p.38) afirma que, clara foi a intenção do legislador ao editar o Código Civil, de criar uma regra geral para os contratos de transporte (aéreo incluso), hierarquicamente acima das normas especiais.

Ressalte-se por fim que a própria letra do art. 732 de maneira explícita dispõe que as normas especiais de transporte geral são aplicáveis, desde que não contrariem as disposições do CC.

3.4 A CONVENÇÃO DE MONTREAL DE 1999

A Convenção de Varsóvia de 1929 foi indubitavelmente um marco para consolidação do Transporte Aéreo internacional, contudo apesar da evolução tecnológica e do aumento da demanda pelos transportes aéreos, os pilares da Convenção permaneceram por décadas, hoje os valores universais do mundo globalizado colidem fortemente com os presentes na supracitada convenção, o que por si só já seria

²⁴ Art. 186. Aquele que por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito. Texto disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm

²⁵ Art. 927 Aquele que por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo Único. Haverá obrigação de reparar o dano, independente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. Texto Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm>

suficiente para uma ampla reforma valorativa, sobre essa necessidade de mudança de paradigma, Fábio Morsello expõe:

[...] A mudança de paradigma para a denominada ordem pública de proteção correlacionada com a justa compensação às vítimas, que ensejou, paulatinamente a fragmentação do Sistema de Varsóvia, sua desconsideração em sede de julgados, bem como o advento de nova legislação por parte de alguns países assaz importantes, na seara do tráfego aéreo, deram gênese à efetiva revisão do referido sistema, por meio de convenção substitutiva. (MORSELLO, 2015, p.115)

A partir dessa necessidade de mudança e de atualização, a ICAO celebrou a Convenção de Montreal em maio de 1999 na cidade de mesmo nome, sobre isto Pedro (2012, p.41) assevera: “O objetivo da convenção foi o de promover um profundo debate sobre a Convenção de Varsóvia de 1929 e os numerosos protocolos aplicáveis ao transporte aéreo internacional.”

No que tange a responsabilidade civil na supracitada convenção observa-se a modalidade objetiva e tarifada obedecendo o patamar de 113.100 Direitos Especiais de Saque (DES) para o caso de morte de passageiro²⁶, ressalvada porém a hipótese que caso fosse comprovada a culpa do transportador não haveria qualquer limite indenizatório, situação essa que já existia no antigo Sistema de Varsóvia. Para o caso de destruição, perda, avaria ou atraso na entrega da bagagem limita-se a indenização a 1.000 Direitos Especiais de Saque (DES)²⁷, desta forma percebe-se que a manutenção do sistema de limite indenizatório fez com que alguns autores considerassem que não existiu nenhuma mudança significativa com o antigo Sistema de Varsóvia, apenas uma atualização dos valores indenizatórios²⁸.

A Convenção de Montreal foi incorporada em nosso ordenamento por meio do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006, e desde então intensos debates jurisprudências tem sido levantados quanto a aplicação da mesma, em verdade alguns

²⁶ PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Obra Citada. p.41.

²⁷ Art.22. (2) No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, a menos que o passageiro haja feito ao transportador, ao entregar-lhe bagagem registrada, uma declaração especial de valor da entrega desta no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma soma que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm Acesso em 26/02/2017.

²⁸ FARES, Ali Taleb. Novo Panorama da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo. P.13

dos mais relevantes debates jurídicos em nossas altas cortes tem sido sobre a aplicação das normas da Convenção de Montreal ou as previstas pelo CDC.

4. NOVOS PARADIGMAS

Analisando a evolução dos diplomas normativos percebe-se que por quase 1 século o Sistema de Varsóvia atua de maneira soberana, inclusive irradiando seus efeitos para diversos ordenamentos, incluindo o brasileiro através do CBA. A promulgação da Constituição de 1988 e posterior edição do CDC puseram em xeque essa questão, quando trouxeram a dignidade da pessoa humana, através da efetiva proteção ao consumidor ao cerne da questão.

4.1 A CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

A promulgação da Constituição de 1988 implantou uma nova ordem jurídica no Brasil. Emanada do período pós regime militar, a carta da república de 1988 introduziu em nosso ordenamento valores democráticos e sociais, alinhados com a crescente valorização dos direitos humanos pós segunda guerra mundial. A nossa Constituição Cidadã trouxe valores, direitos e garantias nunca antes abordados em nossas constituições anteriores.

Uma análise ampla da Constituição demonstra que pontos conflitantes entre a mesma e o modelo de responsabilização presente no Sistema de Varsóvia, em especial nos seguintes pontos: a indenização tarifada presente em tais diplomas e o princípio da dignidade da pessoa humana²⁹, inexistência do elemento do dano moral³⁰, proteção ao setor em detrimento ao consumidor. Passemos então a análise desses pontos.

4.1.1 O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA

As atrocidades cometidas durante a Segunda Guerra Mundial, o período mais negro de nossa historia que deixou marcas indeléveis para a eternidade, fez com que reconhecimento da dignidade da pessoa humana e sua busca permanente virassem um ato essencial. A criação da ONU, a edição de tratados internacionais a respeito do tema

²⁹ BENJAMIN, Antonio Herman V. O Transporte Aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. *Ajuris*, mar, p.509, 1998.

³⁰ GREGORI, Maria Stella. A Responsabilidade Civil no Transporte Aereo nas relações de consumo.

e a absorção dos mesmos pelos diversos ordenamentos ao redor do mundo, mostra que a tarefa tem sido em parte bem sucedida. O Constituinte originário atento a essa nova realidade elencou a dignidade da pessoa humana como fundamento da Republica³¹ com intuito de, com isto, o referido principio irradie seus efeitos sobre todo o ordenamento jurídico brasileiro.

Fortalecendo o argumento exposto o celebre constitucionalista José Afonso da Silva lecionando de maneira brilhante afirma:

Portanto, a dignidade da pessoa humana não é uma criação constitucional, pois ela é um desses conceitos *a priori*, um dado preexistente a toda experiência especulativa, tal como a própria pessoa humana. A Constituição, reconhecendo sua existência e eminência, transformou-a num valor supremo da ordem jurídica, quando a declarou como um dos *fundamentos* da Republica Federativa do Brasil constituída em Estado Democrático de Direito. Se é fundamento é porque se constitui num valor supremo, num valor fundante da República, da Federação, do País, da Democracia e do Direito. Portanto, não é apenas um principio da ordem jurídica, mas o é também da ordem politica, social, econômica e cultural. Daí sua natureza de valor supremo, porque esta na base de toda a vida nacional. (SILVA, 2011, p.40)

Diante do exposto, uma parcela da doutrina nacional afirma que o sistema de responsabilização tarifada, presente nas legislações aeronáuticas colide frontalmente com os valores da dignidade humana em sua essência. De fato, a partir do momento que se põe ao topo o valor da dignidade humana, limitar e precificar o valor da vida é inapropriado pois o constituinte originário elencou essa mesma dignidade como fundamento da republica. Em concordância com estes argumentos, Antônio Herman Benjamin (1998) dispõe:

Sem maior digressão, é licito afirmar que os limites indenizatórios do transporte aéreo não passam pelo teste constitucional da dignidade humana nem, muito menos, da justiça e solidariedade social. É, não há como negar, um critério anti-dignidade (em particular porque abstrai o valor real da vida humana), iniquo (viola os mais mezinhos traços da justiça, já que desequipara) e anti-solidarista (impõe o ônus do risco à parte que não o criou, precisamente o sujeito vulnerável na relação). A clausula de limitação tem um efeito desestruturador do sistema indenizatório, pois frustra ou restringe a apreciação do dano pelo juiz, que passa a ser impedido de julgar ou julgar parcialmente as lesões sofridas pela vitima. (BENJAMIN, 1998, p.13)

³¹ Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: III – a dignidade da pessoa humana.

4.1.2 DO DANO MORAL

Outra questão que levanta relevantes questionamentos no âmbito da Responsabilidade Civil do Transporte Aéreo é o reconhecimento da existência do dano moral. O Constituinte originário enumerou como mandamento Constitucional³², a possibilidade de requerer indenização por tal dano, não apenas isso tal reconhecimento foi elencado no rol dos direitos fundamentais, e seu conceito pode ser extraído a seguir:

“Direito a honra – Direito constitucional – Dano moral – Indenização por dano moral – Direitos da Personalidade. I – Os direitos da personalidade estão agrupados em direitos à integridade física (direito à vida; direito sobre o próprio corpo; direito ao cadáver) e direitos a integridade moral (direito à honra, direito à liberdade, direito ao recato; direito à imagem; direito ao nome; direito moral do autor). A Constituição Federal de 1988 agasalhou a integridade moral. II – Dano moral – Lição de Aguiar Dias: o dano moral é o efeito não-patrimonial da lesão de direito, e não a própria lesão abstratamente considerada – Lição de Savatier: dano moral é todo sofrimento humano que não é causado por uma perda pecuniária – Lição de Pontes de Miranda: nos danos morais a esfera ética da pessoa é que é ofendida; o dano não-patrimonial é o que, só atingindo o devedor como ser humano, não lhe atinge o patrimônio. III – O ser humano tem uma esfera de valores próprios que são postos em sua conduta não apenas em relação ao Estado, mas, também na convivência com os seus semelhantes. Respeitam-se, por isso mesmo, não apenas aqueles direitos que repercutem no seu patrimônio material, mas aqueles direitos relativos aos seus valores pessoais, que repercutem nos seus sentimentos [...] VI – A reparação do dano moral deve aplicar a técnica do quantum fixo” (TJRJ, Ap. cível 3.059/1991, j.19.11.1991, RDA 185/197).] ³³

Analisado o conceito, observa-se que em toda a legislação atinente ao Transporte Aéreo antes da promulgação da CF 1988 só havia previsões de indenizações quanto a danos materiais, ignorando totalmente o dano moral frequentemente imbricado com o mesmo, e que de certo modo na maioria dos casos supera em muito o valor do primeiro, nesse sentido cabe ressaltar o voto paradigmático do Ministro Marco Aurélio no julgamento RE 172.720-9/RJ que alterou sensitivamente o entendimento a partir de então:

“Ementa – O fato de a Convenção de Varsóvia revelar, como regra, a indenização tarifada por danos materiais, não exclui a relativa a danos

³² Art. 5, X – São invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

³³ Extraído de SILVA, José Afonso. Obra citada, p.103.

morais. Configurados esses pelo sentimento de desconforto, de constrangimento, aborrecimento e humilhação decorrentes do extravio de mala, cumpre observar a Carta Política da República – incisos V e X do art.5º, no que se sobrepõe a tratados e convenções ratificados pelo Brasil.”³⁴

Conjugue-se ao tema a existência no Superior Tribunal de Justiça da sumula 37³⁵, perfeitamente aplicável em tais situações.

4.1.3 PRINCIPIO DA PROTEÇÃO AO CONSUMIDOR

A busca de uma proteção efetiva ao consumidor foi um dos parâmetros postos em prioridade pelo Constituinte originário, Pedro Lenza (2010, p.769) afirma que, nesse sentido, o legislador constituinte recebeu enorme influencia da Constituição Portuguesa de 1976, que incluía em seu texto tal proteção.

Somando-se a isto, José Afonso da Silva (2011 p.130) recorda que as constituições brasileiras desde 1946 já inseriam dispositivos que de certo modo poderiam servir como base à proteção ao consumidor, contudo foi somente na Carta Magna de 1988 que a proteção ao consumidor encontrou sua máxima importância, sendo elencada pelo constituinte originário como um direito fundamental. A relevância de tal reconhecimento é observada nos ensinamentos do ilustre constitucionalista:

O constituinte inseriu a defesa do consumidor entre os direitos e garantias individuais e coletivos. Não se trata de direito individual. Pode ser concebido como direito coletivo. O que é de ressaltar-se é sua inserção entre os direitos fundamentais, com o que se erigem os consumidores à categoria de titulares de direitos constitucionais fundamentais. Conjugue-se isso com a consideração do art. 170, V, que eleva a defesa do consumidor à condição de principio de ordem econômica. Tudo somado, tem-se o relevante efeito de legitimar todas as medidas de intervenção estatal necessárias a assegurar a proteção prevista. (SILVA,2011, p.129)

De fato, além de estar previsto como um direito fundamental a proteção ao consumidor também é enumerada como um principio de ordem econômica nos termos do Art. 170, V, da CF/88 adquirindo desta forma uma relevância imensurável , tal

³⁴ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE 172.720-9/RJ. Relator Ministro Marco Aurelio. Julgado em 06/02/1996. DJU: 21/2/1997.

³⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Súmula n°37. São cumuláveis as indenizações por dano material e dano moral oriundos do mesmo fato. Disponível em <http://www.stj.jus.br/SCON/sumanot/toc.jsp?ordem=@SUB> Acesso em 14/03/2017.

posicionamento hierárquico foi observado pela doutrina e pelos Tribunais superiores quando os mesmos passaram a confrontar o diploma consumerista com o sistema de indenização limitada presente nas legislações especiais.

4.2 O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

A Lei 8.078/90 que instituiu o Código de Defesa do Consumidor surgiu, conforme já exposto, de mandamento constitucional previsto no art. 5º. XXXII somado ao Art. 48 do ato das disposições constitucionais transitórias, buscava-se desta forma efetivar o princípio de proteção ao consumidor, pois apesar da previsão como direito fundamental o mesmo tinha eficácia limitada e sua aplicabilidade necessitava da existência de lei ordinária.

O CDC instalou um novo panorama no sistema jurídico brasileiro, onde a busca por uma efetiva proteção aos direitos do consumidor alcançou um grau nunca antes visto em toda história republicana, justamente por ser decorrente de direito fundamental. A respeito disto Flavio Tartuce e Daniel Neves (2014, p.30) lecionam que parcela da doutrina considera o CDC uma norma principiológica, resultando com isso uma prevalência do diploma sobre as demais leis especiais, assim possui o CDC na visão dos nobres doutrinadores uma *eficácia supralegal*, ou seja estaria hierarquicamente acima das leis ordinárias e abaixo apenas da CF.

A doutrina costuma referir-se ainda ao diploma consumerista como um microsistema, pois no intuito de tutelar o consumidor como parte hipossuficiente, o CDC distribui seu conteúdo em diversos ramos do mundo jurídico³⁶.

O Código Consumerista tutela os direitos do Consumidor sempre que ficar caracterizada uma relação de consumo. A definição de tal conceito se extrai nos primeiros artigos da Lei³⁷, a partir da qual é facilmente perceptível a definição do

³⁶ BOLZAN, Fabricio. Direito do Consumidor Esquematizado.

³⁷ Art.2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final. Parágrafo único. Equipara-se consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo na relação de consumo. Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços. §1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial. §2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes de crédito trabalhista. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm Acesso em 13/03/2017.

usuário de transporte aéreo como consumidor de um serviço. Antonio Herman Benjamin (1998, p.6-7) discorre a respeito:

Ainda sem entrar na discussão da aplicação ou não do Código de Defesa do Consumidor à responsabilidade aeronáutica, é inquestionável ser o transportador, terrestre ou aéreo, doméstico ou internacional, “fornecedor”, nos moldes do art.3º caput do CDC [...] Também não há que se duvidar que o transporte – terrestre ou aéreo, nacional ou internacional – é serviço, nos termos do art.3º, do CDC. (BENJAMIN, 1998, p.6-7)

Expostos os conceitos e caracterizado a relação, a partir deste ponto é plenamente possível o consumidor em caso de hipótese de ocorrência de dano, acionar o transportador (fornecedor) conforme responsabilidade pelo fato do serviço conforme os termos do artigo 14 CDC³⁸. Ressaltando-se que a responsabilização neste caso é objetiva, ou seja sem aferição de culpa.

O CDC é estruturado com base em diversos princípios, porém o mais relevante no âmbito da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo é Princípio da Reparação Integral. De fato ao propor tal reparação em detrimento das reparações limitadas presentes nas Convenções de Varsóvia, Montreal e no CBA pode-se afirmar que o CDC provocou uma mudança de paradigma.

4.2.1 PRINCIPIO DA REPARAÇÃO INTEGRAL

De todos os princípios presentes no Código de Defesa do Consumidor, o que indubitavelmente teve maior impacto com a sistemática de limitação de valores nas legislações especiais foi o que trata da reparação integral do dano. De fato, foi neste ponto em específico de onde emanaram as maiores discussões doutrinárias e jurisprudenciais.

O CDC através de seu art. 6º, inciso VI estipulou um regramento de reparação integral dos danos, independente qual seja a natureza do dano (material, moral, individual ou coletivo), não sendo admissível desta forma quaisquer mecanismos que visem tarifar a reparação dos danos.³⁹

³⁸ Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos..

³⁹ BOLZAN, Fabricio. Direito do Consumidor Esquematizado. P.233.

Flávio Tartuce e Daniel Neves lecionando a respeito do tema do tema expõem pensamento da seguinte forma:

[...] o consumidor terá direito à reparação integral, sendo vedado qualquer tipo de tarificação ou tabelamento, previsto por lei, entendimento jurisprudencial ou convenção internacional. Nessa linha, conforme o Enunciado n. 550 CJF/STJ, aprovado na VI Jornada de Direito Civil, em 2013, “a quantificação da reparação por danos extrapatrimoniais não deve estar sujeita a tabelamento ou a valores fixos”. Obviamente, tal linha de pensar tem plena incidência para as relações jurídicas de consumo. (TARTUCE e NEVES, 2014, p.74)

Acrescente-se a isso que a própria letra do CDC em seus arts. 25⁴⁰ e 51,⁴¹ veda de maneira expressa qualquer tipo de limitação nas reparações de dano.

⁴⁰ Art. 25. É Vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenuar a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm Acesso em: 14/03/2017.

⁴¹ Art. 51. São Nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que: I – impossibilitem, exonem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor-pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada em situações justificáveis; Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm Acesso em 14/03/2017.

5. ANTINOMIA ENTRE AS NORMAS

Analisadas todos os conceitos expostos anteriormente, passemos a análise da antinomia existente entre o Código de Defesa do Consumidor, o Código Brasileiro de Aeronáutica e as Convenções de Varsóvia e Montreal. Segundo Garcia (2015, p.94) o conceito de antinomia consiste em “[...] conflito entre duas normas jurídicas, integrantes do mesmo ordenamento jurídico, incompatíveis entre si, podendo, assim, ocorrer entre duas regras, dois princípios ou uma regra e um princípio de Direito.”

Ressalte-se antes de tudo, que a antinomia entre as normas supracitadas restringe-se somente ao campo da Responsabilidade Civil, nas demais disposições não há qualquer desarmonia, permanecendo todos os diplomas em total vigência.⁴² Acrescente-se a isso que, a antinomia fica explícita somente quando estivermos diante somente de uma relação de consumo(o que no transporte aéreo de passageiros é flagrante).Em complemento Herman Benjamin leciona:

Primeiro, é bom repisar que só haverá conflito aparente de normas entre os três regimes jurídicos quando estivermos diante de relação jurídica de consumo. As relações tipicamente comerciais (inter-companhias, companhia aérea x cliente comercial ou transporte gratuito) por não serem abrangidas pelo Código de Defesa do Consumidor, permanecem, no plano privado, sob o regime do Código Civil, Código Comercial, Convenção e Código Brasileiro de Aeronáutica.(BENJAMIN, 1998, p.12)

Expostos as ponderações, passemos a partir de então a analisar a antinomia entre os diplomas legais, primeiramente tratando dos diplomas concernentes ao transporte aéreo doméstico para em seguida analisarmos o conflito entre o CDC e as convenções internacionais.

5.1 O CODIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONAUTICA

Conforme já exposto o CBA trata da questão da responsabilidade civil de maneira diversa a adotada no Diploma Consumerista. Enquanto o primeiro adota um

⁴² BENJAMIN, Antonio Herman Vasconcellos. O Transporte Aéreo e o Código de Defesa do Consumidor, p.11.

postura objetiva com limitação do quantum indenizatório (sendo necessário a prova de dolo ou culpa grave para eliminar tal limitação), o segundo baseado no princípio da reparação integral não prevê qualquer limitação.

No que concerne a resolução da antinomia entre os dois diplomas, a solução neste caso é muito mais simples do que a relativa ao transporte aéreo internacional. Neste caso ambos do Códigos são diplomas de direito interno e pelos critérios clássicos de solução de antinomias, o CDC por ser lei mais recente derroga as disposições conflitantes com o CBA. Além disso, o caráter principiológico do CDC é também levado em consideração. De fato, ao buscarmos uma análise doutrinária e jurisprudencial a respeito desse ponto em específico, constata-se que a questão encontra-se totalmente pacificada, não existindo quaisquer divergências.

5.2 O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E AS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL

No que concerne a resolução da antinomia entre as normas do CDC e das convenções de Varsóvia e Montreal a discussão mostra-se num patamar de complexidade muito acima daquela verificada entre o conflito das normas internas. De fato, desde a promulgação da Constituição de 1988 e posterior edição do CDC tem-se formado discussões doutrinárias e jurisprudências dos mais diversos aspectos. A questão será analisada primeiramente em considerações a respeito de hierarquia e soluções para antinomias, para posteriormente serem analisadas jurisprudências para demonstrar a evolução do entendimento de nossas cortes sobre o tema.

5.2.1 CONSIDERAÇÕES

Inicialmente uma primeira abordagem que pode ser feita nos conflitos entre as normas diz respeito sobre a hierarquia dos diplomas internacionais quando incorporados no ordenamento jurídico pátrio. Herman Benjamin (1998) leciona que parte da doutrina considerava que o afastamento de um tratado ou convenção internacional por uma lei ordinária afrontaria princípios consagrados no Direito Internacional Público, contudo deve-se recordar que nem todos os tratados internacionais são internalizados em nosso ordenamento com a mesma força normativa. O STF decidiu através do Recurso

Extraordinário.nº 80.004/SE, que tratados e convenções internacionais quando ratificados pela união e incorporados em nosso ordenamento jurídico possuem o mesmo grau hierárquico de leis ordinárias, situação que só permite exceção quando tratar-se de tratados e Convenções de Direitos Humanos conforme art.5º §3º CF/88⁴³. Relacionado a isto, Fábio Moserllo complementa:

No que concerne ao Sistema de Varsóvia e a Convenção de Montreal, sua classificação como tratados internacionais, não tem o condão de viabilizar inserção nos ditames do art. 5º, §3º, da Constituição Federal, acrescido com fundamento pela emenda Constitucional n.45. (MORSELLO, 2015, p.129)

Desta forma, expostos os conceitos, a doutrina e os julgados das altas cortes afirmam não existir superioridade hierárquica das referidas convenções sobre leis internas especialmente o CDC, pelo contrário, o fato do CDC ser decorrente de um direito fundamental, tem sido usado como um sólido argumento para sua aplicação nas situações de conflito. Desta forma Fábio Morsello leciona:

Cumprir anotar, outrossim, que, sob a ótica constitucional, a defesa do consumidor consubstancia direito fundamental (art. 5º, XXXII), de eficácia plena, de modo que a existência de norma em antinomia com aquelas que tenham implementado a mencionada defesa naturalmente não poderá subsistir, levando em conta a força normativa que promana da Constituição Federal. Nesse aspecto, não há como negar, ademais, que o dever de segurança e proteção previsto no art. 5º, caput, do ordenamento constitucional pátrio abrangerá o consumidor, principalmente nas atividades de risco, como o transporte aéreo (MORSELLO, 2015, p.129)

Contudo ressalte-se que, apesar disso, existem estudiosos como José Gabriel Assis de Almeida⁴⁴ que em sentido oposto, afirmam que a aplicação da Convenção de Montreal em detrimento do CDC é plenamente possível. O embasamento estaria presente em um par de motivos, o primeiro seria o artigo 178⁴⁵ da própria carta magna,

⁴³ Art.5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade do direito a vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: §3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada caso do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm Acesso em 20/03/2017.

⁴⁴ ALMEIDA, José Gabriel Assis de. A Convenção de Montreal de 1999 e o transporte aéreo internacional no Brasil

⁴⁵ Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreos, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendendo o

o segundo levaria em consideração o caráter cronológico, como já exposto a Convenção de Montreal é datada de 1999, sendo recepcionada em nosso ordenamento jurídico em 2006, ou seja 15 anos após a edição do CDC. Pedro em consonância com essa linha de pensamento expõe:

Nesse sentido a conclusão é reconhecer a Convenção de Montreal como possuidora de todos os atributos que lhe outorguem a diretriz a ser observada nos contornos da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional em voos regulares, em primeiro lugar pelo registro cronológico, representa norma internacional em substituição a Convenção de Varsóvia e sua internalização no Brasil se deu após o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, e do próprio Código Civil.[...] por ultimo o plano Constitucional também lhe confere supremacia, uma vez que a Carta Magna determina que as normas internas atinentes a transporte devem agasalhar o disposto em acordos internacionais, ademais embora a rotulação não estampe o titulo consumidor, também compõe catalogo de regras que tratam da proteção aos direitos do passageiro consumidor, afinal proteção não significa sinônimo de concessão. (PEDRO, 2012, p.113)

Postas as divergências, percebe-se a complexidade atinente ao tema, que de certo modo também é refletida nas decisões judiciais, muito embora perceba-se atualmente uma maior tendência para aplicação das normas do Código Consumerista como será exposto a seguir.

5.2.2 EVOLUÇÃO JURISPRUDENCIAL

A discussão a respeito da prevalência de qual norma aplicar também se estendeu para o campo das jurisprudências. O reconhecimento do CDC não ocorreu de maneira instantânea e imediata desde sua edição, pelo contrário. Pedro (2012, p.58) citando ensinamentos de André Uchoa Cavalcanti expõe que somente em meados da década de 1990 o STJ começou a julgar os primeiros casos de responsabilidade civil no transporte aéreo após vigência do CDC, e que num primeiro momento houve uma prevalência da Convenção de Varsóvia sobre o Código de Defesa do Consumidor.

Uma mudança de direcionamento ocorreu em 1999, quando a partir do Recurso Especial nº 235.678/SP de relatoria do Ministro Ruy Rosado de Aguiar ocorreu tal decisão:

TRANSPORTE AÉREO. Atraso. Viagem internacional. Convenção de Varsóvia. Dano moral. Código de Defesa do Consumidor. O dano moral decorrente de atraso em viagem internacional tem sua indenização calculada de acordo com o CDC. Demais questões não conhecidas. Recurso dos autores conhecido em parte, e, nessa parte, parcialmente provido. Recurso da ré não conhecido.⁴⁶

Posteriormente no REsp 169.000/RJ de Relatoria do Ministro Paulo Costa Leite, alinhado ao pensamento do julgado anterior, e reconhecendo o valor normativo do CDC resultou na seguinte decisão:

Responsabilidade Civil. Transportador. Limitação de Indenização. Código de Defesa do Consumidor. Convenção de Varsóvia. Editada lei específica, em atenção à Constituição (Art. 5º, XXXII), destinada a tutelar os direitos do consumidor, e mostrando-se irrecusável o reconhecimento da existência de relação de consumo, suas disposições devem prevalecer. Havendo antinomia, o previsto em tratado perde eficácia, prevalecendo a lei interna posterior que se revela com ele incompatível. Recurso conhecido e não provido.⁴⁷

A partir desse momento criou-se uma tendência no STJ, de primazia do CDC sobre as normas da Convenção de Varsóvia conforme demonstrado em vários julgados recentes:

AGRAVO REGIMENTAL. TRANSPORTE AÉREO DE MERCADORIAS. EXTRAVIO OU PERDA. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. É firme a jurisprudência desta Corte no sentido de que a responsabilidade civil do transportador aéreo pelo extravio de bagagem ou de carga rege-se pelo Código de Defesa do Consumidor, se o evento se deu em sua vigência, afastando-se a

⁴⁶ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp: 235678 SP 1999/0096670-8, Relator: Ministro RUY ROSADO DE AGUIAR, Data de Julgamento: 02/12/1999, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação DJ 14/02/2000 p. 43 RDTJRJ vol. 43 p. 73.

⁴⁷ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp: 169000 RJ 1998/0022178-6, Relator: Ministro PAULO COSTA LEITE, Data de Julgamento: 04/04/2000, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJ 14.08.2000 p. 164 RDR vol. 18 p. 291.

indenização tarifada prevista na Convenção de Varsóvia. Agravo improvido.⁴⁸

AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE MERCADORIA. EXTRAVIO E AVARIA. INDENIZAÇÃO TARIFADA. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. INAPLICABILIDADE. DANOS DE ORIGEM MATERIAL. REPARAÇÃO INTEGRAL. CONHECIMENTO AÉREO. DOCUMENTO PREENCHIDO. BENS TRANSPORTADOS PELO TRANSPORTADOR. CIÊNCIA. 1. São inaplicáveis as indenizações tarifadas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA - art. 246 da Lei nº 7.565/1986) e na Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Varsóvia - Decreto nº 20.704/1931), com as modificações dos Protocolos da Haia e de Montreal (Decreto nº 5.910/2006), seja para as relações jurídicas de consumo seja para as estabelecidas entre sociedades empresárias, sobretudo se os danos oriundos da falha do serviço de transporte não resultarem dos riscos inerentes ao transporte aéreo. Prevalência do direito à reparação integral dos danos de índole material (arts. 5º, V e X, da CF e 732 e 944 do CC). Precedente da Terceira Turma. 2. A reparação dos prejuízos causados pela perda ou avaria da mercadoria transportada deverá ser plena, principalmente se o transportador tiver ciência de seu conteúdo (art. 750 do CC). 3. Agravo regimental não provido.⁴⁹

Os Tribunais de Justiça, apoiados nas decisões do STJ também tem aplicado de maneira constante o CDC

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO. CDC. APLICABILIDADE. OVERBOOKING. ATRASO DE VÔO. INDENIZAÇÃO. CABIMENTO. QUANTUM INDENIZATÓRIO. OBSERVÂNCIA DOS PRINCÍPIOS NORTEADORES DA PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE. REDUÇÃO. POSSIBILIDADE. PROVIMENTO PARCIAL. I. Após o advento do Código de Defesa do Consumidor, não mais prevalece, para efeito indenizatório, a tarifação prevista tanto na Convenção de Varsóvia quanto no Código Brasileiro de Aeronáutica, segundo o entendimento pacificado no âmbito da 2ª Seção do STJ. (Precedente do STJ, 4ªT, REsp 740.968/RS, Rel. Ministro Aldir Passarinho Junior, j 11/09/2007, DJ 12/11/2007). II. O impedimento de vôo por causa de overbooking é causa de dano extrapatrimonial que deve ser indenizado. (Precedente

⁴⁸ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AgRg no Ag: 827374 MG 2006/0217561-0, Relator: Ministro SIDNEI BENETI, Data de Julgamento: 04/09/2008, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 23/09/2008

⁴⁹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AgRg no REsp: 1421155 SP 2013/0383596-5, Relator: Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, Data de Julgamento: 12/04/2016, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 19/04/2016

do STJ, 4ªT, REsp 481.931/MA, Rel. Ministro Ruy Rosado de Aguiar, j 17/06/2003, DJ 15/12/2003). III. Diversamente do atraso de vôo decorrente de razões de segurança, que, ainda assim, quando muito longo, gera direito à indenização por danos morais, a prática de "overbooking", constituída pela venda de passagens além do limite da capacidade da aeronave, que é feita no interesse exclusivo da empresa aérea em detrimento do direito do consumidor, exige sanção pecuniária maior, sem, contudo, chegar-se a excesso que venha a produzir enriquecimento sem causa. (Precedente do STJ, 4ªT, REsp 211.604/SC, Rel. Ministro Aldir Passarinho Junior, j 25/03/2003, DJ 23/06/2003). IV. Recurso parcialmente provido.⁵⁰

Na alta corte do país, o Supremo Tribunal Federal os primeiros casos apareceram em 1997, através do já citado RE 172.720-9/RJ de relatoria do Ministro Marco Aurélio, onde a partir deste julgado foi possível estabelecer a indenização por danos morais independente dos danos materiais, situação que inexistia nas legislações especiais.

Contudo, quase 1 década após esse paradigmático julgamento, a segunda turma do STF, no RE nº 297901/RN de relatoria da Ministra Ellen Gracie, invocando o artigo 178 da CF/88 proferiu a seguinte decisão:

PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. 1. O art. 5º, § 2º, da Constituição Federal se refere a tratados internacionais relativos a direitos e garantias fundamentais, matéria não objeto da Convenção de Varsóvia, que trata da limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional (RE 214.349, rel. Min. Moreira Alves, DJ 11.6.99). 2. Embora válida a norma do Código de Defesa do Consumidor quanto aos consumidores em geral, no caso específico de contrato de transporte internacional aéreo, com base no art. 178 da Constituição Federal de 1988, prevalece a Convenção de Varsóvia, que determina prazo prescricional de dois anos. 3. Recurso provido.⁵¹

Apesar de não tratar da questão de limitação de responsabilização, mas de pretensão a prazo prescricional a decisão supracitada acabou criando um direcionamento totalmente diverso daquele que vinha se solidificando no STJ.

⁵⁰ BRASIL. TJ-MA - AC: 155462008 MA, Relator: ANTONIO GUERREIRO JÚNIOR, Data de Julgamento: 11/12/2008, SAO LUIS.

⁵¹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE: 297901 RN, Relator: ELLEN GRACIE, Data de Julgamento: 07/03/2006, Segunda Turma, Data de Publicação: DJ 31-03-2006 PP-00038 EMENT VOL-02227-03 PP-00539 RJP v. 2, n. 9, 2006, p. 121-122 LEXSTF v. 28, n. 328, 2006, p. 220-223.

O STF novamente foi convocado a manifestar-se a respeito do tema através RE nº 351750/RJ, a partir do qual emanou a seguinte decisão:

RECURSO EXTRAORDINÁRIO. DANOS MORAIS DECORRENTES DE ATRASO OCORRIDO EM VOO INTERNACIONAL. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. MATÉRIA INFRACONSTITUCIONAL. NÃO CONHECIMENTO. 1. O princípio da defesa do consumidor se aplica a todo o capítulo constitucional da atividade econômica. 2. Afastam-se as normas especiais do Código Brasileiro da Aeronáutica e da Convenção de Varsóvia quando implicarem retrocesso social ou vilipêndio aos direitos assegurados pelo Código de Defesa do Consumidor. 3. Não cabe discutir, na instância extraordinária, sobre a correta aplicação do Código de Defesa do Consumidor ou sobre a incidência, no caso concreto, de específicas normas de consumo veiculadas em legislação especial sobre o transporte aéreo internacional. Ofensa indireta à Constituição de República. 4. Recurso não conhecido.⁵²

A tendência de primazia do CDC parecia estar se solidificando também no STF, até a chegada à suprema corte em 16/03/2011 do RE 636331/RJ, cuja relatoria recaiu ao Ministro Gilmar Mendes. Os numerosos recursos sobre o tema conduziram o STF a julgar o caso sob caráter de Repercussão Geral. Iniciado o julgamento o representante do MPF, o procurador geral da república Rodrigo Janot, recordou aos eminentes ministros que a defesa do consumidor foi enumerada como princípio fundamental na CF/88, e que, afastar sua incidência em nome de tratados que privilegiam grupos econômicos não refletiria os valores presentes na Carta Magna.

Contudo em seu voto o ministro relator votou pelo provimento do recurso, em seus argumentos foram evocados o art.178 da CF, além do reconhecimento de mesma hierarquia entre o CDC e a Convenção de Varsóvia dando primazia a ultima pelo caráter da especialidade. Acompanharam o voto do relator os ministros Roberto Barroso e Teori Zavascki.

Após voto de 3 ministros dando provimento ao recurso, o julgamento foi suspenso por um pedido de vista da Ministra Rosa Weber em 08/05/2014. Os autos

⁵² BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE: 351750 RJ, Relator: Min. MARCO AURÉLIO, Data de Julgamento: 17/03/2009, Primeira Turma, Data de Publicação: DJe-181 DIVULG 24-09-2009 PUBLIC 25-09-2009 EMENT VOL-02375-03 PP-01081 RJSP v. 57, n. 384, 2009, p. 137-143

foram devolvidos pela ministra em 18/12/2015 e desde 29/06/2016 encontram-se em posse do ministro relator, aguardando desde então a retomada do julgamento⁵³.

Observe-se que, a formação de uma possível maioria de ministros nesse julgado de repercussão geral alteraria toda estrutura jurisprudencial já consolidada pelo STJ e demais tribunais de justiça. O que não há como negar seria um duro golpe na proteção ao consumidor.

⁵³ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?numero=636331&classe=RE&origem=AP&recurso=0&tipoJulgamento=M>

6. O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO E SUAS ESPECIFICIDADES

No Transporte Aéreo, assim como em qualquer ramo de atividade humana, as situações de dano-evento inevitavelmente tendem a ocorrer, muito embora grande esforço tem sido laborado pelas empresas aéreas para diminuir essas ocorrências, neste capítulo serão analisadas primeiramente serão analisadas as situações mais comuns dentre as quais podemos destacar: atraso, extravio e avaria de bagagem, overbooking e lesão/morte de passageiro.

6.1 OVERBOOKING

Todo passageiro ao celebrar contrato de transporte com uma referida empresa tem direito na data e no horário indicado ser transportado conforme convencionado, ocorre que, em determinadas situações o passageiro tem seu embarque negado pela falta de assentos disponíveis na aeronave. Chama-se *overbooking* este evento, ocasionado pela desproporção entre o número de assentos da aeronave e de passageiros que se apresentam para o embarque.

A ocorrência de *overbooking* aumentou de maneira significativa no Brasil no final da década de 1990, quando a melhora das condições econômicas no país aumentou de maneira exponencial a ocupação das aeronaves. O *overbooking* é uma consequência direta a figura do *overselling*⁵⁴ que as empresas alegam ser uma defesa contra o *no show*.

Para Herman Benjamin⁵⁵ (1998) a prática do *overbooking* é considerada cláusula abusiva lecionando que, neste caso não existem outros parâmetros aplicáveis além do CDC. Observe-se a Incidência do diploma consumerista em julgado do TJDF

“Dano moral – Transporte Aéreo – *Overbooking* – Impossibilidade de realização de viagem – Configuração – Valor da Indenização – Não Aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica – Quantum excessivo – Redução – Sentença Parcialmente Reformada. 1. Comete dano moral, e que tem que reparar, empresa aérea que deixa de transportar

⁵⁴ O conceito de *overselling* reside em uma prática empresarial de vender além da capacidade de entrega. Trata-se de uma prática intencional das empresas para compensar o possível não comparecimento de alguns consumidores.

⁵⁵ BENJAMIN, Antonio Herman V. O transporte aéreo e o código de defesa do consumidor. P.13

passageiro que previamente adquiriu bilhete, só o fazendo no dia seguinte em razão de *overbooking*, que nada mais é do que excesso de passagens vendidas, em razão do risco assumido. 2. O valor da indenização, em se tratando de dano moral, a ser pago por companhia aérea, não está regido pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, mas pelo Código de Defesa do Consumidor que não estabelece seu limite máximo. 3. Mostrando-se o valor da condenação excessivo, deve haver a sua redução para patamar mais justo, afastando-se o ganho sem causa. 4. Deve a recorrente pagar as custas processuais e honorários advocatícios, por ela ter sucumbido na quase totalidade do recurso.⁵⁶

6.2. AVARIA, PERDA OU DESTRUIÇÃO DE BAGAGEM

‘De todos os possíveis dano-eventos específicos relacionados ao transporte aéreo, a avaria perda ou destruição de bagagem tem sido o que mais demanda atenção por parte do poder judiciário, e também aqui ocorreram os primeiros julgados que romperam o paradigma estabelecido há décadas.

Durante o transporte aéreo, todo passageiro tem direito de além de ser transportado em segurança, além de, levar consigo uma bagagem com utensílios pessoais, obedecendo a ressalva de não levar consigo itens considerados proibidos que possam afetar a segurança de voo. A definição desses itens fica a cargo da ANAC, a agência reguladora da atividade em questão.

Fábio Anderson (2012,p.91) citando os ensinamentos de Maria Jesus Lebrón esclarece que existe distinção entre bagagem despachada e bagagem de mão, sendo a primeira fica sob custódia do transportador enquanto a segunda é transportada sob a posse do passageiro.

Após operação de check in, ao despachar sua bagagem o passageiro esta firmando compromisso com a empresa aérea de retirá-la intacta e sem avarias no seu ponto de destino, não ocorrendo tal feito a empresa é responsabilizada conforme termos de lei.

O CBA em seu art. 260⁵⁷ prevê um valor limite para indenização em caso de extravio e avaria de bagagens. Tal modelo foi alinhado com os ditames da Convenção

⁵⁶ BRASIL, TJDF. Apelação Cível no juizado especial 20020110357346/DF/ Rel. Luciano Vasconcellos, DJU, 18-11-2002

⁵⁷ Art.260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente destruição, perda ou avaria de bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do

de Varsóvia que previa indenização baseada na pesagem da bagagem, U\$ 20 para cada quilo até o limite de US 400. A atual Convenção de Montreal avançou ao abandonar o referencial de pesagem para cálculo de indenização, contudo estabeleceu o patamar máximo de 1.000 Direitos Especiais de Saque.

A limitação de valores indenizatórios presentes nas legislações especiais foi paulatinamente superada com o advento CDC conforme exemplificado a seguir.

RECURSO DE AGRAVO. APELAÇÃO CÍVEL. CANCELAMENTO DE VÔO INTERNACIONAL. INAPLICABILIDADE DA CONVENÇÃO DE MONTREAL. INCIDÊNCIA DO CDC. FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO. DANO MORAL. OCORRÊNCIA. AGRAVO NÃO PROVIDO. RECURSO UNÂNIME. 1. O Superior Tribunal de Justiça já pacificou o entendimento no sentido de que o Código de Defesa do Consumidor aplica-se aos serviços de transporte aéreo. Não incidência da Convenção de Montreal. 2. Restou comprovado que a empresa aérea não cumpriu com o ônus que lhe é imposto pela legislação consumerista, de provar suas alegações, quando presente a verossimilhança dos fatos narrados pelos autores e não rechaçados por provas inequívocas. 3. A agravante, apesar de alegar problemas mecânicos, não trouxe sequer uma prova indiciária do fato. 4. Restou incontroversa a situação vivenciada pelos demandantes, com o seu consequente prejuízo moral. 5. A quantia de 5.000 (cinco mil reais) para cada autor se mostra razoável a reparar o dano sofrido. 6. Agravo improvido. Decisão unânime.⁵⁸

Por fim, ressalte-se que no final de 2016 a ANAC editou a Resolução nº 400/2016⁵⁹ que pode alterar toda a dinâmica do serviço de despacho de bagagens, de acordo com o documento, o despacho de bagagens passaria a ser cobrado a parte, independente da posse de bilhete de passagem, A Agência Reguladora e as empresas aéreas afirmam que tal medida tem como consequência um barateamento dos custos de transporte, porém a justiça federal suspendeu a vigência de tal resolução informando que a ANAC não apresentou estudos técnicos que justificassem a implementação da medida.

Tesouro Nacional, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm acesso em 07/03/2017.

⁵⁸ BRASIL. TJ-PE - AGV: 3754730 PE, Relator: Jones Figueirêdo, Data de Julgamento: 09/07/2015, 4ª Câmara Cível, Data de Publicação: 22/07/2015 Disponível em <https://tj-pe.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/211946483/agravo-agv-3754730-pe> Acesso em 07/03/2017.

⁵⁹ BRASIL. ANAC. Resolução nº400. Disponível em: http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Retificada.pdf

6.3 MORTE OU LESÃO DO PASSAGEIRO

Dentro do modelo de indenizações tarifadas presentes nas legislações especiais, a situação de dano-evento que recebe maior destaque e que representa o teto em termos de valores é a de lesão ou morte do passageiro. De fato não se poderia esperar outro tratamento. A vida é o bem jurídico que merece o maior grau de tutela, visto que a partir dela todos os outros direitos se estruturam.

Conforme já exposto, todas as legislações especiais aplicam indenizações limitadas em situações de morte ou lesão de passageiros, admitindo em casos de ocorrência desse trágico evento o pagamento pelo valor teto. A hipótese de não limitação só é admissível em casos onde haja comprovação de dolo ou culpa grave por parte do transportador.

Ressalte-se que, o transporte aéreo não por acaso recebeu a denominação de meio de transporte mais seguro atualmente, com isso a quantidade de situações de lesões e morte de passageiros em proporção com a quantidade de operações de voos diárias é ínfima. Some-se a isso que, todos os demais danos-eventos possíveis e concernentes ao transporte aéreo tem recebido após promulgação da CF/88 e edição CDC um tratamento muito benéfico ao usuário, desta forma não seria razoável aplicar na situação mais gravosa um tratamento desigual.

Ação de indenização. Acidente aéreo. Vôo doméstico. Morte de passageiros. Danos pessoais. Recibo de quitação. Seguro obrigatório. Danos morais. I - O recibo de quitação de sinistro referente a seguro de risco aéreo, de natureza obrigatória, não exclui a pretensão de recebimento de indenização pelo direito comum. Precedente desta Corte. II - A garantia de reparação do dano moral tem estatura constitucional. Assim, a aplicação de indenização tarifada prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica se refere a danos materiais, não excluindo aquela relativa a danos morais. Ademais, esta Corte também tem admitido a indenização por danos morais e afastado a limitação de tarifa prevista no Código Brasileiro do Ar, tendo em vista o disposto no Código de Defesa do Consumidor. III - A morte do pai dos autores em acidente aéreo, quando contava apenas 37 anos de idade, causou-lhes sofrimento intenso, somando-se ainda à perda de amparo material e emocional, faltando-lhes, da parte do ente querido, carinho e orientação, sobretudo no caso dos autos. Indenização por danos morais corretamente concedido. IV - Recurso especial não conhecido.⁶⁰

⁶⁰ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp: 245465 MG 2000/0004184-0, Relator: Ministro ANTÔNIO DE PÁDUA RIBEIRO, Data de Julgamento: 24/05/2005, T3 - TERCEIRA

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao término desse trabalho conclui-se que o CDC é o diploma a ser aplicado nas relações de transporte aéreo tanto em âmbito doméstico como também internacional.

A proteção ao consumidor foi disposta por intenção do constituinte originário como um direito fundamental, tornando-a cláusula pétrea, não passível a emendas conforme art. 60,§4º, IV, além disso o legislador fez também constar no art. 48 do ADCT a urgência e importância que o tema demandava, ao ordenar a elaboração de um código para defesa do consumidor 120 dias após a promulgação da CF/88. Buscava-se assim a máxima proteção ao consumidor.

Cabe ressaltar que o paradigma que hoje vige em nosso ordenamento jurídico é protetivo ao consumidor, ao contrário do paradigma da edição da Convenção de Varsóvia que era de proteção a um setor ainda em formação. Esse modelo da referida convenção teve sua importância para consolidação da atividade aeronáutica, porém atualmente o mesmo não encontra mais espaços quando se busca valores para construção de uma sociedade mais solidária.

Desta forma, o choque valorativo entre a sistemática da Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, CBA e CDC deve ser resolvido pela aplicação deste último, visto o mesmo estar alinhado com preceitos e mandamentos constitucionais. Não se trata invalidar em sentido amplo as legislações especiais, mas de nas situações onde é perceptível de maneira inequívoca a relação de consumo, aplicar a norma mais favorável ao usuário conforme intuito do constituinte originário.

Ressalte-se que isso tem acontecido em diversos julgados em nossas cortes, apesar do início vagaroso quanto da percepção da aplicação do CDC sobre as normas especiais, nossos tribunais e em especial o STJ tem se mostrado sensíveis a novas demandas que se aproximam neste novo século.

8. REFERÊNCIAS

BENJAMIN, Antônio Herman V. O Transporte Aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. **Ajuris, mar**, p.509, 1998. Disponível em <http://egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/33248-42278-1-PB.pdf>. Acesso em 27/02/2017

BRASIL. Lei 8078/1990. Dispõe sobre a proteção ao consumidor e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm Acesso em 14/04/2017.

BRASIL. Lei 10.406/2002. Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm Acesso em: 14/04/2017.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Resolução nº 400/2016. Disponível em: http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Retificada.pdf Acesso em: 28/03/2017.

BRASIL. Decreto nº 20.704/31. Promulga a Convenção de Varsóvia. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d20704.htm. Acesso em: 28/03/2017.

BRASIL. Decreto nº 5.910/2006. Promulga a Convenção de Montreal. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm. Acesso em: 28/03/2017.

BOLZAN, Fabrício, Direito do consumidor esquematizado / Fabrício Bolzan. – 2. ed. – São Paulo: Saraiva, 2014

DE ALMEIDA, José Gabriel Assis. A Convenção de Montreal de 1999 e o transporte aéreo internacional no Brasil. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**, p.34, 2008. Disponível em <http://sbda.org.br/revista/Anterior/1803.pdf> Acesso em 02/03/2017

FARES, Ali Taleb. Novo Panorama da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo. 2005. Disponível em http://www.escolamp.org.br/ARQUIVOS/18_01.PDF. Acesso em 26/02/2017

GAGLIANO, Pablo Stolze. *Novo curso de direito civil, volume 3: responsabilidade civil* / Pablo Stolze Gagliano, Rodolfo Pamplona Filho. — 10. ed. rev., atual. e ampl. — São Paulo: Saraiva, 2012

GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Introdução ao estudo do direito**/ Gustavo Felipe Barbosa Garcia. — 3.ed. rev. e atual. — Rio de Janeiro: Forense: São Paulo: MÈTODO, 2015.

GREGORI, Maria Stella. A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTE AÉREO NAS RELAÇÕES DE CONSUMO. Disponível em: <http://s.conjur.com.br/dl/artigo-responsabilidade-civil.pdf> Acesso em: 26/03/2017.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito civil brasileiro, volume 4 : responsabilidade civil* / Carlos Roberto Gonçalves. — 9. ed. — São Paulo : Saraiva, 2014.

LENZA, Pedro. **Direito Constitucional Esquematizado**/ Pedro Lenza — 14.ed.re.atual. e ampl. — São Paulo: Saraiva, 2010.

LISBOA, Roberto Senise. *Manual de Direito Civil, v.2: direito das obrigações e responsabilidade civil*/ Roberto Senise Lisboa. — 6ª ed. — São Paulo, Saraiva, 2012.

MORSELLO, Marco Fábio. O Sistema do Defesa do Consumidor e sua interface com o contrato de transporte aéreo. Reflexões dos magistrados paulistas nos 25 anos do Código de Defesa do Consumidor. Disponível em: <http://www.epm.tjsp.jus.br/Publicacoes/ObrasJuridica/30611?pagina=1> Acesso em 02/03/2017.

PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. **Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional**. 1.ed.São Paulo: Editora Bianch, 2012. E-book. ISBN 978-85-66282-01-6.

SILVA, José Afonso da. *Comentário Contextual à Constituição*. 7ed São Paulo: Malheiros Editores, 2011.

TARTUCE, Flávio. *Direito Civil, v2: direito das obrigações e responsabilidade civil* / Flávio Tartuce: 10. Ed.rev. atual e ampl. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método. 2015.

_____. *Manual de direito civil: volume único* / Flávio Tartuce. 5. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2015.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Assumpção Amorim. *Manual de Direito do Consumidor: direito material e processual*. São Paulo: Método, 2014.

Sites acessados:

www.anac.gov.br

www.stf.jus.br

www.stj.jus.br

<https://www.jusbrasil.com.br/>

www.planalto.gov.br