

# **O CONTRATO DE TRANSPORTE E A RESPONSABILIDADE CIVIL: APLICAÇÃO DAS LEGISLAÇÕES NACIONAL E INTERNACIONAL NOS CASOS DE REPARAÇÃO CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO**

Fernando Antônio de Vasconcelos\*  
Gabriela Vasconcelos Batista de Souto\*\*

**RESUMO:** O presente trabalho teve como tema central o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil, cujo foco consistiu na apresentação das normas que regulamentam as demandas indenizatórias do transportador aéreo. Foram analisados três regramentos de provável aplicação na responsabilidade civil de companhias aéreas: a Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor. Deu-se ênfase à aplicação deste último, por ser uma lei atual e mais condizente com os direitos do cidadão consumidor.

*Palavras-chave:* Responsabilidade civil. Transportador Aéreo. Código de Defesa do Consumidor. Aplicação.

## **1 INTRODUÇÃO**

No atual cenário econômico, a globalização e a inovação tecnológica transformaram os meios de transporte em mecanismos indispensáveis à sobrevivência. É notável que, a cada dia, temos uma maior necessidade de locomoções velozes e em curta duração. Dessa maneira, não se faz suficiente, em determinadas ocasiões, a utilização dos modos convencionais de deslocamento, visto que não têm o poder da celeridade.

Em decorrência de um mundo interligado e que requer que sejamos sempre melhores, surgiu o transporte aéreo, o qual atinge velocidade bem superior aos demais meios de condução, possibilitando fluxos cada vez maiores em pequenos espaços de tempo.

Assim, com o advento desse transporte, nascem as empresas responsáveis pela logística, coordenação e gerência desse meio, a fim de propiciar aos consumidores dessa atividade um serviço ágil e proficiente. Como em qualquer relação, problemas podem despontar, necessitando, então, de regras próprias para a resolução de entraves entre companhias e clientes.

Há em nosso ordenamento jurídico três legislações que envolvem e preceituam a responsabilidade civil do transportador aéreo. A Convenção de Varsóvia, tratado internacional incorporado ao conjunto normativo brasileiro; o Código Brasileiro de

---

\* Mestre e Doutor em Direito Civil pela UFPE. Professor da UFPB e do Unipê, em João Pessoa (Graduação e Pós-Graduação).

\*\* Bacharela em Direito pelo Centro Universitário de João Pessoa (Unipê).

Aeronáutica, lei que regula o transporte aéreo nacional; e o Código de Defesa do Consumidor, diretriz atual e que norteia as relações de consumo.

Sendo assim, se faz fundamental a discussão da temática proposta como instrumento para dirimir e esclarecer dúvidas e imprecisões acerca da responsabilidade das linhas aéreas. Os regulamentos adotados e acolhidos pela ordem brasileira dispõem diversamente sobre a forma de reparação dos danos e também sobre aspectos relevantes a respeito da matéria suscitada.

Em face da proporção de regramentos, torna-se imprescindível a definição da lei mais adequada à solução dos imbrólios. Logo, através da abordagem qualitativa, exploratória, bibliográfica e documental, este estudo visa a pôr fim às divergências normativas, proporcionando ao indivíduo lesado saber qual o mandamento predominante para a resolução do seu problema.

O presente artigo discorrerá, de maneira específica, acerca da responsabilidade do transportador aéreo em suas diversas tendências. Por fim, disporá a respeito dos preceitos normativos em vigor, buscando a regra jurídica mais conveniente à realidade atual.

64

## **2 DEFINIÇÃO E CARACTERÍSTICAS DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**

Constata-se, ao analisar o artigo 730 do Código Civil Brasileiro, que o contrato de transporte é aquele pelo qual um sujeito se obriga, mediante remuneração, a transferir pessoas ou bens de um lugar para outro. Em vista desta definição, observa-se que este negócio jurídico apresenta duas partes específicas: o transportador, aquele que recebe as coisas ou as pessoas; e o passageiro, a pessoa transportada. Neste âmbito, no transporte de mercadorias, ainda há a possibilidade de atuação do remetente ou expedidor, o qual transfere o objeto para o transporte.

A responsabilidade civil expressa no Código Civil de 2002, no que tange ao contrato de transporte, emprega a hipótese objetiva, a qual dispensa a existência de culpa. Tal teoria apenas é suprimida mediante prova de culpa exclusiva da vítima, da força maior e do fato exclusivo de terceiro, em razão de estes excludentes afastarem a relação de causalidade. Outrossim, o contrato de transporte apresenta atributos específicos que corroboram a aplicação da responsabilidade objetiva. Sendo este contrato tipicamente de adesão – uma das partes estipula previamente as cláusulas para que a outra apenas aceite – há uma prevalência da vontade do contratante, o qual estabeleceu as disposições.

Nesta conjuntura, da obrigação do transportador de conduzir passageiro e/ou bagagem, não satisfaz que apenas adote todas as diligências necessárias à realização do seu encargo, sendo essencial que as pessoas e seus pertences cheguem ao destino sãos e salvos. Ocorrendo qualquer acontecimento danoso “configura-se o inadimplemento contratual, que acarreta a responsabilidade de indenizar, nos termos do art. 389 do Código Civil”<sup>1</sup>.

Destarte, sendo o contrato de transporte também um dos objetivos deste artigo, cabe explorar seus aspectos relevantes.

## 2.1 CARACTERÍSTICAS DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PESSOAS, BAGAGENS E MERCADORIAS

O transporte aéreo, na visão de Arnaldo Rizzardo, “consiste na operação de conduzir algo ou alguém de um lugar para outro através de aeronave, pelo espaço aéreo”<sup>2</sup>. Nesse sentido, o encargo do transportador é concretizar o traslado de passageiros ou mercadorias do local onde se encontram até o destino contratado, através de aeronave. Em conformidade com o gênero contrato de transporte do qual é espécie, o contrato de transporte aéreo compartilha as mesmas classificações doutrinárias, sendo assim de adesão, bilateral, oneroso, consensual e comutativo.

65

Em se tratando do transporte aéreo no meio jurídico, interessa diferenciar o transporte doméstico e o internacional. O transporte aéreo doméstico efetiva-se no espaço aéreo nacional enquanto o internacional ultrapassa as fronteiras brasileiras. No transporte aéreo, de acordo com a Portaria nº 676/GC5 da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), os sujeitos envolvidos são o transportador e o usuário, em qualquer de suas espécies, seja o transporte de pessoas ou de coisas.

O transportador aéreo de coisas é sinônimo do transporte de cargas, desta feita refere-se à condução de mercadorias para o destino escolhido por meio do ambiente aéreo. Este transporte tem o seu início através da entrega do item ao transportador e consuma-se com o recebimento pelo destinatário ou representante legal. O transporte aéreo de pessoas merece maior atenção, devido à sua importância para o desenvolvimento contemporâneo. Em decorrência do progresso mundial, o transporte aéreo manifesta as necessidades da população de um deslocamento mais rápido e efetivo.

---

<sup>1</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro**. Responsabilidade Civil. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 225.

<sup>2</sup> RIZZARDO, Arnaldo. **Responsabilidade civil**: Lei nº 10.406, de 10.01.2002. Rio de Janeiro: Forense, 2005. p. 475.

Logo, no transporte de pessoas, temos o passageiro e a companhia aérea. Esta é a empresa responsável pela administração, gerenciamento e condução dos usuários desse serviço. Sendo, então, o passageiro, aquele que adquiriu a passagem, não importando o meio pelo qual a obteve, seja através da compra ou pela oferta da própria transportadora “como um meio de agradecimento pelas milhas viajadas naquela companhia”<sup>3</sup>.

O dever primordial da pessoa jurídica é transportar o passageiro no tempo e no modo contratados. Já a obrigação substancial do contratante é pagar o bilhete de passagem – que é o comprovante da adesão ao contrato de transporte e, conseqüentemente, o seu início. Apesar de existirem correntes que afirmem que o contrato de transporte aéreo só nasce formalmente com a apresentação do passageiro ao balcão da linha aérea no dia da sua viagem, pode-se dizer que:

No transporte de passageiros, forma-se o contrato desde o momento em que é adquirido o bilhete de passagem, ficando o transportador com a obrigação de realizar a condução do passageiro de um lugar para outro, o que já satisfaz a sua obrigação, que consiste no pagamento do preço.<sup>4</sup>

66

Ainda em relação ao transporte de pessoas, Carlos Roberto Gonçalves afirma que “o transporte de bagagem é acessório do contrato de transporte de pessoa”<sup>5</sup>. Posto isto, torna-se evidente que a empresa aérea obriga-se a conduzir, juntamente com o passageiro, os seus pertences, no mesmo voo e na mesma data pactuados. No caso da bagagem, a companhia submete-se a entregar ao usuário a nota desta, como prova do contrato.

O transporte da bagagem origina-se com a transmissão da nota de bagagem ao passageiro e consuma-se com o recolhimento de seus embrulhos, sem o devido protesto. Não havendo a reclamação necessária, pressupõe-se que os itens enviados chegaram em perfeito estado. Como já foi afirmado, o tíquete de passagem garante o acesso do viajante ao transporte aéreo por ser comprovação inequívoca do pagamento e da adesão ao contrato de transporte, entretanto, o Código Civil Brasileiro, em seu artigo 739, dispõe sobre a única ocasião na qual será permitida a recusa de passageiros. Expõe o mencionado dispositivo que,

---

<sup>3</sup> SOUZA, Cíntia; MIRANDA, Fernando Silveira de Melo Plentz. **A responsabilidade nos transportes aéreos de passageiros no Brasil**. Disponível em:

<[http://www.facsao Roque.br/novo/publicacoes/pdfs/cintia\\_drt\\_20111.pdf](http://www.facsao Roque.br/novo/publicacoes/pdfs/cintia_drt_20111.pdf)>. Acesso em: 23 set. 2014.

<sup>4</sup> MIRANDA, Maria Bernadete. RODRIGUES, Luiz Eduardo Miranda José. **Contrato de transporte aéreo: aplicabilidade do Código Brasileiro de Aeronáutica, do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em: <<http://www.direitobrasil.adv.br/artigos/aer.pdf>>. Acesso em: 23 set. 2014.

<sup>5</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2005. p. 306.

em situações de higiene ou saúde precárias, pode a empresa, em virtude da segurança e do bem-estar dos seus clientes, contestar a entrada deste usuário.

Desse modo, o contrato de transporte aéreo de pessoas extingue-se com a chegada do passageiro ao seu destino em companhia de suas bagagens, desobrigando o transportador das responsabilidades até ali assumidas. Assim, o transporte aéreo, meio de condução inovador e essencial às atividades modernas, demanda uma regulamentação efetiva e consolidada do seu setor, com o propósito de uniformizar a legislação, informando aos usuários a prevalência normativa nos casos de responsabilidade civil.

### 3 NORMAS ORIENTADORAS DA RELAÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO

#### 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

A Convenção de Varsóvia, pacto internacional entre nações, foi assinado em 1929. Este tratado já foi alterado duas vezes, pelo Protocolo de Haia, em 1955, e pelo Protocolo nº. 4 de Montreal, em 1975. Ratificada pelo Brasil, foi promulgada em nosso território através do Decreto nº 20.704, de 1931. Esta Convenção é o “diploma normativo internacional que unifica as regras relativas ao transporte aéreo internacional, inclusive nos casos de responsabilidade civil por acidente decorrente do transporte internacional de pessoas”<sup>6</sup>.

67

Sendo o transporte aéreo internacional o objeto deste acordo, o artigo 1º destaca que este ocorre entre dois pontos, em territórios soberanos distintos e signatários da Convenção ou, sendo o ponto de partida e de destino no mesmo território, que haja escala em região submetida à outra soberania, seja esta signatária ou não do tratado. Portanto, o que designa o transporte internacional “é o fato de o ponto de partida ou de chegada do voo localizar-se em um dos países signatários da Convenção”<sup>7</sup>.

A Convenção de Varsóvia, quanto à responsabilidade civil do transportador aéreo, adota a hipótese subjetiva. Afirma o referido documento que, em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corpórea suportada pelo passageiro, responde o transportador pelo dano, na eventualidade de o acidente ter acontecido na aeronave ou em meados dos procedimentos de embarque e desembarque. Complementa este entendimento a declaração de que se isenta o

---

<sup>6</sup> AMARAL, Carlos Eduardo Rios. **Convenção de Varsóvia, 1929**. Disponível em: <<http://espaco-vital.jusbrasil.com.br/noticias/2020354/convencao-de-varsovia-1929>>. Acesso em: 24 set. 2014.

<sup>7</sup> GONÇALVES, 2005. Op. cit., p. 300.

transportador de quaisquer responsabilidades, caso prove que ele e seus prepostos empregaram todas as providências necessárias para evitar o dano.

A Convenção ainda alega que, sendo o dano provocado exclusiva ou concorrentemente pela vítima, há a perspectiva de a responsabilidade do transportador ser atenuada ou eliminada.

Em se tratando da restituição devida às vítimas pelos prejuízos sofridos, o diploma de Varsóvia determina a indenização tarifada, que é uma limitação financeira à responsabilidade do transportador. Nessa situação, em caso de transporte de pessoas, sendo aplicado este tratado, fica o Judiciário restrito à quantia de duzentos e cinquenta mil francos por passageiro, a ser convertida em moeda nacional conforme o referencial da data do julgamento. Já no transporte de bagagens, a tarifa não deve exceder duzentos e cinquenta francos por quilo, salvo declaração expressa de valor superior. E, no transporte de mercadorias, está o transportador limitado à soma de 17 direitos especiais de saque por quilograma, exceto alegação antecipada de maior importância. O direito especial de saque é a moeda do Fundo Monetário Internacional (FMI).

68

O tratado flexibiliza o local de propositura da ação de dano, cabendo ao autor determinar se o fará no território de um dos países por que passar, no domicílio do transportador, na sua sede ou onde o contrato foi firmado ou, ainda, na área de destino. Prescreve a ação em dois anos, a contar da chegada ao destino ou da interrupção da viagem.

A Convenção de Varsóvia é ampla e detém-se a vários aspectos, como afirma Christiane Nascimento Gieseke:

A convenção de Varsóvia foi inovadora para disciplinar a responsabilidade das empresas aéreas. Abrangente, considerou em seu texto as agruras dos riscos no ar, em suas dificuldades e limites, consagrando um sistema de responsabilidades com o objetivo de minorar a carga indenizatória do transportador, estipulando ainda a responsabilidade contratual subjetiva das empresas transportadoras com culpa presumida destas e inversão do ônus da prova.<sup>8</sup>

Diante desse panorama, apesar de ainda vigor a Convenção em nosso país, os tribunais estão pacificando entendimentos divergentes acerca de questões tratadas no documento.

O Superior Tribunal de Justiça (STJ), em sede de recurso especial, decidiu:

---

<sup>8</sup> GIESEKE, Christiane Nascimento. **Responsabilidade civil no Direito Aeronáutico**. Disponível em: <[http://www.rkladvocacia.com/arquivos/artigos/art\\_srt\\_arquivo20080731140355.pdf](http://www.rkladvocacia.com/arquivos/artigos/art_srt_arquivo20080731140355.pdf)>. Acesso em: 24 set. 2014.

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL – EXTRAVIO DE MERCADORIA. – INDENIZAÇÃO TARIFADA DA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA – FATOS OCORRIDOS NA VIGÊNCIA DO CDC – INAPLICABILIDADE – A indenização tarifada da Convenção de Varsóvia não se aplica aos fatos ocorridos na vigência do CDC. (STJ - REsp: 257297 SP 2000/0042155-3, Relator: Ministro HUMBERTO GOMES DE BARROS, Data de Julgamento: 15/02/2005, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJ 14.03.2005 p. 317).<sup>9</sup>

Ainda podemos apontar outra disposição do STJ, no sentido de descaracterizar a responsabilidade subjetiva imposta pelo tratado de Varsóvia:

RECURSO ESPECIAL - TRANSPORTE AÉREO - INDENIZAÇÃO POR CANCELAMENTO DE VÔO - RESPONSABILIDADE OBJETIVA - CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E CDC - APLICAÇÃO - "DIREITOS ESPECIAIS DE SAQUE" - PROTOCOLO ADICIONAL Nº 03. I - O acórdão recorrido concluiu, com fundamento no artigo 22 da Convenção de Varsóvia e no Código de Defesa do Consumidor pelo dever de indenizar da Recorrente, independentemente de verificação de culpa. (STJ - REsp: 160126 SP 1997/0092405-0, Relator: Ministro WALDEMAR ZVEITER, Data de Julgamento: 22/08/2000, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJ 26/03/2001 p. 424 REVFOR vol. 357 p. 243).<sup>10</sup>

Portanto, está evidente a fragilidade de algumas normas constantes desse tratado, entretanto não se pode ignorá-lo, pois ainda vigem seus regramentos e, principalmente, por conter definições importantes acerca do transporte aéreo internacional.

69

### 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) – Lei nº 7.656/1986 – é a lei regulamentadora do transporte aéreo doméstico, o qual substituiu e revogou o Código Brasileiro do Ar e foi idealizado à luz das regras da Convenção de Varsóvia. Conforme preconiza Marco Fábio Morsello, o transporte doméstico é:

Aquele no qual os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em território nacional. O transporte não perderá o referido *status* quando, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro seus pontos de partida e de destino.<sup>11</sup>

Sendo assim, o Código Brasileiro de Aeronáutica, acompanhando as ideias do tratado de Varsóvia, limita a responsabilidade do transportador, a fim de reduzir os custos com quaisquer danos e proteger a atividade empresarial. O artigo 256, parágrafo 1º, estabelece que, em ocorrência de morte ou lesão do usuário, sendo a culpa exclusiva da

<sup>9</sup> JUSBRASIL. Disponível em: <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/125452/recurso-especial-resp-257297-sp-2000-0042155-3>>. Acesso em: 29 set. 2014.

<sup>10</sup> JUSBRASIL. Disponível em <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/8046534/recurso-especial-resp-160126-sp-1997-0092405-0-stj>>. Acesso em: 29 set. 2014.

<sup>11</sup> MORSELLO, Marco Fábio. **Responsabilidade civil no transporte aéreo**. São Paulo: Atlas, 2006. p. 82.

vítima ou do estado de saúde do passageiro, o transportador não tem qualquer responsabilidade. Da mesma maneira, exime-se de responsabilidade caso ocorra força maior.

Desse modo, contrariando o tratado de Varsóvia, se nota a imposição da teoria objetiva, hipótese que não depende da aferição de culpa para haver responsabilidade, apesar de existirem conjecturas nas quais as empresas aéreas não sofrem qualquer responsabilização. Nesse sentido, o desembargador Luís Camargo Pinto de Carvalho afirma que “o referido diploma abraçou a teoria objetiva, visto que impôs responsabilidade ao transportador como decorrência do risco da atividade, somente podendo este exonerar-se nas hipóteses fechadas previstas na lei”<sup>12</sup>.

Ademais, há a limitação do valor para ressarcimento por passageiro ou tripulante, que deverá ser paga no montante de três mil e quinhentas Obrigações do Tesouro Nacional (OTN), na situação de morte ou lesão e, no acontecimento de atraso de voo, na quantia de cento e cinquenta OTN. Em relação a danos à bagagem ou carga, a restituição também é paga na forma de Obrigações do Tesouro Nacional.

Como se pode perceber, as normas do Código Brasileiro de Aeronáutica foram baseadas na Convenção de Varsóvia e, portanto, têm seus dispositivos muito semelhantes, sendo as principais distinções o trajeto dos voos, ponto de início e de destino, e a modalidade de responsabilidade.

Em virtude dessa paridade de regras, a jurisprudência pátria vem pronunciando-se acerca de vários dispostos que contrariam principalmente o Código de Defesa do Consumidor, lei mais recente e que adota uma tese mais favorável aos clientes do serviço aéreo.

À vista disso, o Tribunal de Justiça (TJ) do Mato Grosso do Sul (MS), em decisão atual, demonstra a sua percepção em consonância com o entendimento do STJ:

EMENTA – APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO DE REPARAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS - MÁ-PRESTAÇÃO DE SERVIÇO AÉREO - EXTRAVIO DE BAGAGEM - APLICAÇÃO DO CDC - INAPLICABILIDADE DA LIMITAÇÃO ESTABELECIDADA NO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA PARA INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL E MATERIAL - VALOR DA INDENIZAÇÃO - JUSTA COMPENSAÇÃO - CARÁTER PEDAGÓGICO - QUANTUM MANTIDO - RECURSO IMPROVIDO. É firme a jurisprudência do STJ 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 indenização tarifada prevista no Código

<sup>12</sup> CARVALHO, Luis Camargo Pinto apud GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro. Responsabilidade Civil.** 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 235.



Brasileiro de Aeronáutica. É dever da empresa transportadora adotar o cuidado objetivo exigível para que a bagagem do passageiro não seja extraviada. Qualquer desvio desse dever que venha a causar transtornos ao passageiro é passível de indenização. Mostrando-se razoável o valor estabelecido em primeiro grau a título de danos morais, tendo-se respeitados os critérios adotados pela doutrina e jurisprudência, quais sejam: a situação econômica das partes, a gravidade da lesão causada pela condenada, a intensidade da culpa na conduta e a relevância da lesão que seu ato causou, não há que se falar em redução da indenização. (TJ-MS - APL: 00468577720128120001 MS 0046857-77.2012.8.12.0001, Relator: Des. Claudionor Miguel Abss Duarte, Data de Julgamento: 03/06/2014, 4ª Câmara Cível, Data de Publicação: 04/06/2014).<sup>13</sup>

Nesse sentido, admitimos que os danos sofridos pelo passageiro devam ser restituídos, no montante devido, independentemente de culpa, visto que, na situação inferior, técnica e financeiramente, o usuário necessita de proteção legislativa, o que não é permitido por completo, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica. Ao fixar limites de ressarcimento, a lei acima mencionada não considera a proporção do prejuízo ocasionado, mas apenas restringe o direito do passageiro, beneficiando as companhias aéreas.

Por fim, consolida toda essa teoria a concepção de que, verificado o evento danoso, se manifesta a necessidade de reparação, sem comprovação do prejuízo e sem limitações econômicas, sempre que presentes os pressupostos da responsabilidade civil.

71

### 3.3 CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

Em 1990, foi promulgada a Lei nº 8.078, identificada como Código de Defesa do Consumidor (CDC), em consonância com o direito fundamental consagrado no artigo 5º, inciso XXXII, da Constituição Federal de 1988, o qual afirma que, na forma da lei, o Estado promoverá a defesa do consumidor.

Assim sendo, o código protetivo do consumidor constitui uma norma de interesse social e ordem pública, conduzido pelos valores constitucionais e tendo por essência a proteção do hipossuficiente, a fim de garantir a estabilidade das relações jurídicas.

A responsabilidade civil anterior ao Código de Defesa do Consumidor estava regulamentada no diploma civil de 1916 e abordava a responsabilidade subjetiva, fundada na teoria da culpa e baseada na necessidade de a conduta estar vinculada a um comportamento subjetivo. Essa espécie de responsabilidade dificultava o exercício probatório por parte da vítima, visto que, muitas vezes, não era possível identificar o autor do dano. Dessa maneira,

---

<sup>13</sup> JUSBRASIL. Disponível em: <<http://tj-ms.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/127453956/apelacao-apl-468577720128120001-ms-0046857-7720128120001?ref=home>>. Acesso em: 29 set. 2014.

ficou evidente a insuficiência desse sistema, tornando-se imprescindível a adoção de uma responsabilidade mais eficaz e protetiva, principalmente ao consumidor.

Surgindo, assim, a lei de defesa do consumidor e “partindo da premissa básica de que o consumidor é a parte vulnerável das relações de consumo, o Código pretende restabelecer o equilíbrio entre os protagonistas de tais relações”<sup>14</sup>.

Os artigos 2º e 3º da Lei 8.078/90 caracterizam o consumidor e o fornecedor, estabelecendo o vínculo entre os dois membros da relação. O fornecedor, parte dominante, concebe, produz e comercializa bens ou serviços, enquanto o consumidor, componente vulnerável, se qualifica como o destinatário final do produto ou da atividade.

Dessa forma, o artigo 3º, parágrafo 2º do Código Consumerista define o serviço como qualquer atividade efetuada no meio de consumo à custa de um pagamento, devendo, portanto, toda prestação de serviço remunerado ser normatizada pelo código. Percebe-se, pois, que as ações executadas gratuitamente não são regulamentadas por essa legislação.

Nesse sentido, é indiscutível que o fornecimento de transportes é ofício abarcado pelo Código de Defesa do Consumidor, já que é uma forma de prestação de serviço. Não contrariando as disposições do Código Civil, é aplicável a legislação especial ao contrato de transporte.

Assim, o deslocamento por meio aéreo, espécie do contrato de transporte, também é englobado pelo Código de Defesa do Consumidor. O transporte aeronáutico, nacional ou internacional, quando inserido em uma relação de consumo, é regido pela lei protetiva especial em detrimento das legislações aeronáuticas e dos tratados externos, conforme jurisprudência pacífica do STJ.

Resta inserida precisamente no artigo 14 da Lei 8.078/1990 a responsabilidade pela prestação de serviços, o qual afirma que, ao oferecer um serviço, o fornecedor associa-se, de forma imediata, ao seu resultado e responsabiliza-se por este apesar da ausência de culpa. Dado que o Código de Defesa do Consumidor determina o antagonismo entre consumidor e fornecedor, porquanto a desproporção de forças, vincula-se este ao ressarcimento pelos danos causados devido à insuficiência ou inadequação das informações ou por defeitos inerentes ao fornecimento dos serviços. Adotando, então, uma postura inovadora, o Código estabelece a responsabilidade objetiva, eximindo a parte lesada de qualquer comprovação de

---

<sup>14</sup> GONÇALVES, 2014. Op. cit., p. 239.

culpa. Nesse sentido, o diploma consolida a teoria do risco do empreendimento, destacando Sérgio Cavalieri Filho:

Pela teoria do risco do empreendimento, todo aquele que se disponha a exercer alguma atividade no mercado de consumo tem o dever de responder pelos eventuais vícios ou defeitos dos bens e serviços fornecidos, independentemente de culpa.<sup>15</sup>

Portanto, se nota que a simples existência da atividade econômica pressupõe a responsabilização do dano por parte do fornecedor, comprovados o prejuízo e o nexo de causalidade.

As únicas maneiras legais de elidir a responsabilidade objetiva ocorrem de acordo com o artigo 14, parágrafo 3º da Lei do Consumidor: na inexistência de defeito, o que elimina o nexo causal, e na culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. Entretanto, o STJ compreende dentre os excludentes de responsabilidade o caso fortuito e a força maior, como se destaca na decisão:

CONSUMIDOR. RESPONSABILIDADE CIVIL. Nas relações de consumo, a ocorrência de força maior ou de caso fortuito exclui a responsabilidade do fornecedor de serviços. Recurso especial conhecido e provido. (REsp 996.833/SP, Rel. Ministro ARI PARGENDLER, 3ª. T, julgado em 04/12/2007, DJ 01/02/2008, p. 1).<sup>16</sup>

73

Por conseguinte, Arruda Alvim, acordando com este entendimento majoritário, declara que, mesmo não sendo prevista em lei, a força maior descaracteriza o nexo de causalidade, elemento essencial à responsabilidade civil.

Outra tendência inovadora imposta pelo Código do Consumidor foi o afastamento da limitação para ressarcimento, inexistindo, a partir de então, a indenização tarifada, prevista para as situações de acidentes com aeronaves.

Tal qual a Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica limita a responsabilidade do transportador, enquanto a lei consumerista abandonou esse sistema, devendo, então, o fornecedor indenizar os danos causados ao consumidor em sua integralidade. O julgador, em cada caso concreto, delimitará o montante indenizatório com base nos eventos danosos ocorridos e na situação de fato.

Ainda aludindo às novas particularidades do Código do Consumidor, encontramos a possibilidade de inversão do ônus probatório a favor do destinatário final de bens e serviços,

<sup>15</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007. p. 459.

<sup>16</sup> JUSBRASIL. Disponível em: <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/4371/recurso-especial-esp-996833>>. Acesso em: 29 set. 2014.

nos casos em que houver a verossimilhança da alegação ou na presença de consumidor hipossuficiente. Este quadro objetiva compensar as desigualdades entre consumidor e fornecedor, facilitando ao cliente a comprovação de seus direitos.

Diversamente da Convenção de Varsóvia, a lei consumerista, em seu artigo 27, assegura que a pretensão para ressarcimento prescreve em cinco anos, garantindo ao indivíduo hipossuficiente, nas relações de consumo, um período mais adequado e flexível para proposição da ação de dano.

Em se tratando dos casos responsabilizados de acordo com o Código de Defesa do Consumidor, este diploma diferencia, inicialmente, vício e defeito. O vício é a deficiência inerente ao produto ou serviço, não atingindo a saúde ou segurança do consumidor; o defeito refere-se aos acidentes de consumo, através da falha no produto ou serviço, podendo causar problemas à saúde ou bem-estar.

Com efeito, sendo o contrato de transporte aéreo uma atividade envolvida pela legislação consumerista, o vício do serviço verificado no artigo 20 da lei de consumo, não explicita o tipo de responsabilidade do fornecedor, se objetiva ou subjetiva. Mas, como já conhecido, o Código de Defesa do Consumidor tem por regra geral a responsabilidade objetiva, salvo os excludentes de responsabilidade civil acima mencionados. Já o artigo 14 da mesma norma refere-se ao fato do serviço, decorrente da prestação defeituosa das funções desempenhadas. Nesta circunstância, a lei é clara evidenciando que “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”<sup>17</sup>.

Posto isso, o Código de Defesa do Consumidor aplica a responsabilidade objetiva com base na teoria do risco do empreendimento, hipótese esta em que a empresa aérea deve indenizar a vítima, mesmo que isenta de culpa, sempre que legitimada pelo tripé conduta, dano e nexos causal. Além disso, corrobora a proteção ao consumidor, parte vulnerável na relação, quando permite que o indivíduo lesado tenha sua restituição na soma efetivamente devida pelos danos sofridos.

---

<sup>17</sup> NORAT, Markus Samuel Leite. **Direito do consumidor**. 2. ed. Leme: CL. EDIJUR, 2013. p. 143.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisando o contrato de transporte aéreo em suas múltiplas vertentes e a partir dos argumentos de algumas legislações, depreende-se que esse negócio jurídico vivenciou um crescimento exponencial, especialmente pela população brasileira. Entretanto, a infraestrutura das linhas aéreas, a fim de conferir condições imprescindíveis de segurança e conforto aos usuários, não acompanhou a evolução do setor.

Ao aprofundar a temática, tornou explícito que não ocorreram os investimentos devidos para atender a demanda com eficiência e salvaguardando os consumidores. Dessa maneira, a má prestação dos serviços aeronáuticos ocasiona transtornos aos clientes dessa atividade, como o atraso de voos, a preterição de embarque, a falta de informações e, em situações mais lesivas, os desastres aéreos.

Nesse sentido, o comportamento das empresas viola diversas normas, brasileiras e internacionais, a depender da circunstância concreta. Subsistem na nossa ordem jurídica três regulamentos que visam à manutenção eficaz das relações aéreas.

A Convenção de Varsóvia adota o princípio subjetivo, limita sua atuação ao transporte externo e impõe barreiras ao direito de indenização da vítima, privilegiando, assim, os interesses da pessoa jurídica. O Código Brasileiro de Aeronáutica, inversamente, intervém no transporte aéreo doméstico e aplica, majoritariamente, a teoria objetiva, mas também estabelece termos para fixação do ressarcimento. Diferenciando-se de ambos os preceitos, surge o Código de Defesa do Consumidor, o qual legitima a hipótese objetiva, sem qualquer imposição de valores, possibilitando a inversão do ônus da prova e um maior prazo prescricional, com o propósito de beneficiar o elo mais vulnerável e hipossuficiente da relação, o consumidor.

Com efeito, há um aparente conflito de normas, mas restam evidentes os elementos consumidor, fornecedor e serviço caracterizando a relação consumerista. Por isso, em caso de antagonismo de regras, além de observadas as posições jurisprudenciais, compreende-se que as normas de conteúdo especial sobrepõem-se às de assunto genérico. Ademais, a Lei de Introdução ao Código Civil afirma que lei posterior revoga a anterior na situação em que aquela regule, por completo, questões aludidas na norma precedente. Enfim, referindo-se às relações de consumo, constata-se que a lei do consumidor, sendo específica ao regulamentar a situação, é o instrumento normativo a ser aplicado em detrimento das leis de natureza privada introduzidas no Código Civil e nas leis esparsas.

Em vista de tais entendimentos, este trabalho conclui que o Código de Defesa do Consumidor é o diploma mais adequado à conjuntura moderna e, na medida em que segue a visão constitucional, estende os direitos da parte mais indefesa, assegurando-lhe tutela justa e legítima pelos danos efetivamente sofridos.

***The Contract of Carriage and Legal Liability: the Implementation of National and International Law in Indemnity Cases by Airlines Companies***

**ABSTRACT:** The main theme of this work is the contract of carriage and civil liability, focused on the presentation of the rules that deal with compensation by the airlines companies. In this regard, there are three rules that can guide the responsibility of the airlines, which are the Warsaw Convention, the Brazilian Aeronautical Code and the Consumer Protection Code. Emphasis was placed on the implementation of the CRC, since it is a current and appropriate law regulating the rights of citizens consumer.

**Keywords:** Civil Liability. Airlines Companies. Code of Consumer Protection. Application.

## REFERÊNCIAS

- 76 AGUIAR, Ruy Rosado. **Contrato de transporte de pessoas e o Novo Código Civil.** Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/internet\\_docs/ministros/Discursos/0001102/Contrato%20de%20Transporte%20de%20Pessoas%20e%20o%20Novo%20C%C3%B3digo%20Civil.rtf](http://www.stj.jus.br/internet_docs/ministros/Discursos/0001102/Contrato%20de%20Transporte%20de%20Pessoas%20e%20o%20Novo%20C%C3%B3digo%20Civil.rtf)>. Acesso em: 17 set. 2014.
- AMARAL, Carlos Eduardo Rios. **Convenção de Varsóvia, 1929.** Disponível em: <<http://espaco-vital.jusbrasil.com.br/noticias/2020354/convencao-de-varsovia-1929>>. Acesso em: 24 set. 2014.
- BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm)>. Acesso em: 29 set. 2014.
- CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil.** 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007.
- GIESEKE, Christiane Nascimento. **Responsabilidade civil no Direito Aeronáutico.** Disponível em: <[http://www.rkladvocacia.com/arquivos/artigos/art\\_srt\\_arquivo20080731140355.pdf](http://www.rkladvocacia.com/arquivos/artigos/art_srt_arquivo20080731140355.pdf)>. Acesso em: 24 set. 2014.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro.** Responsabilidade Civil. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.
- \_\_\_\_\_. **Responsabilidade civil.** 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.
- JUSBRASIL. Disponível em: <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/125452/recurso-especial-resp-257297-sp-2000-0042155-3>>. Acesso em: 29 set. 2014.

\_\_\_\_\_. Disponível em <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/8046534/recurso-especial- resp-160126-sp-1997-0092405-0-stj>>. Acesso em: 29 set. 2014.

\_\_\_\_\_. Disponível em: <<http://tj-ms.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/127453956/apelacao- apl-468577720128120001-ms-0046857-7720128120001?ref=home>>. Acesso em: 29 set. 2014.

\_\_\_\_\_. Disponível em: <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/4371/recurso-especial- resp-996833>>. Acesso em: 29 set. 2014.

MIRANDA, Maria Bernadete. RODRIGUES, Luiz Eduardo Miranda José. **Contrato de transporte aéreo**: aplicabilidade do Código Brasileiro de Aeronáutica, do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor. Disponível em: <<http://www.direitobrasil.adv.br/artigos/aer.pdf>>. Acesso em: 23 set. 2014.

MORSELLO, Marco Fábio. **Responsabilidade civil no transporte aéreo**. São Paulo: Atlas, 2006.

NORAT, Markus Samuel Leite. **Direito do consumidor**. 2. ed. Leme: CL. EDIJUR, 2013.

RIZZARDO, Arnaldo. **Responsabilidade civil**: Lei nº 10.406, de 10.01.2002. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

SOUZA, Cíntia; MIRANDA, Fernando Silveira de Melo Plentz. **A responsabilidade nos transportes aéreos de passageiros no Brasil**. Disponível em: <[http://www.facsaooroque.br/novo/publicacoes/pdfs/cintia\\_drt\\_20111.pdf](http://www.facsaooroque.br/novo/publicacoes/pdfs/cintia_drt_20111.pdf)>. Acesso em: 23 set. 2014.

