



CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

**OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO
BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE
CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO
DE BAGAGENS**

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

**OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO
BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE
CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAÍO
DE BAGAGENS**

Trabalho de Conclusão de Curso –TCC
apresentado ao Curso de Direito da
Universidade Católica do Salvador, como
requisito parcial para a obtenção do grau de
Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre,
Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

**OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO
BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE
CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO
DE BAGAGENS**

Trabalho de Conclusão de Curso –TCC aprovado como requisito parcial para
a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Carlos Ney Pereira Veiga¹

Darlã Conceição Santos²

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto da responsabilidade civil recomendado pela legislação pátria, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas internacionais, com o objetivo de demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário com amparo nos direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal do Brasil de 1988. A fim de contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos da Responsabilidade Civil, dos tratados internacionais e a observação do que preconiza o art. 178 da constituição em relação aos acordos firmados pela União como critério para a solução de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a alternativa ideal para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direito da pessoa humana, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos fundamentais esculpido na Constituição Federal, pois, os tratados limita a responsabilidade civil das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do Código de Defesa do Consumidor em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes de decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Palavras-chave: Responsabilidade das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade Extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This work concludes the visa course to analyze the civil liability institute recommended for national legislation, referring to the transportation of cargo by international airline companies, with the objective of demonstrating the anticipation of the application of consumer legislation in the face of two international treaties. Brazil is a signatory under the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is carried out under the foundation of studies in the considerations of two doutrinators,

¹ Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador – UCSAL

² Orientador, Mestre, Professor e Advogado

two institutes of Civil Responsibility, two international treaties and observation of what art recommends. 178 is constituted in relation to the agreements signed by the Union as a criterion for the solution of conflicts in international countries, considering that it was not a best choice that could guarantee the consumer an ideal alternative for the solution of disputes, because it would be necessary to take care of the fundamental rights of the city. or what It is affirmed as a human right, and that following the Warsaw and Montreal treaties contrary to the fundamental preceitos sculpted in the Federal Constitution, because, the treaties limit the civil liability of airline companies and provide for a fee-based compensation only if it is said to respect material damage to our hair. loss of bagages in international shipping, being omitted not regarding morais damages. Finally, the TCC explores the application of the Consumer Protection Code in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, relying on precedents of decisions of the Supreme Federal Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.

SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS. 2.1 HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR. 2.7 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA – CBAer. 3.3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA. 4 DECISÃO JURISPRUDÊNCIAL EM RELAÇÃO AO DANO EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar a responsabilidade civil das empresas de transporte aéreo internacional em casos de extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor brasileiro (CDC) em confronto com tratados internacionais, especialmente a Convenção de Varsóvia e Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por erro humano e falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais conflitos entre as regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 anos de existência do CDC e do seu papel na proteção dos direitos dos consumidores, há controvérsias quanto à sua aplicação no contexto de voos internacionais, dado o embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem.

Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do instituto da responsabilidade civil ao longo do tempo, em seguida abordará a responsabilidade civil no sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação de serviços de transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate em razão das imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer sobre o assunto.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil da Convenção de Varsóvia e do Tratado de Montreal, além de outras normativas relevantes, como o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer).

O foco recai sobre o contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias dos tratados e acordos internacionais, com ênfase na Convenção de Montreal de 1999, que trouxe mudanças significativas desde a Convenção de Varsóvia, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa o Código Brasileiro de Aeronáutica, especialmente no que se refere a voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas nos tratados internacionais relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada para o desenvolvimento da pesquisa jurídica, dada a sua complexidade será essencialmente bibliográfica, além de métodos tradicionais, destaca-se o método hipotético-dedutivo. Desta forma será considerada as fontes para essa pesquisa, todas aquelas possíveis de análise, como: legislação, doutrina, jurisprudências, TCC, artigos acadêmicos, convenções internacionais. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

2. RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS

2.1. HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL.

Ao longo da história, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas a necessidade de manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados.

Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e a forma de lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial para o desenvolvimento do direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente no momento em que a responsabilidade sem culpa constituía a regra, sendo o causador do dano punido de acordo com a pena de Talião, prevista na Lei das XII Tábuas (olho por olho, dente por dente). A experiência romana demonstrou que a responsabilidade sem culpa poderia trazer situações injustas, surgindo a necessidade de comprovação desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a manutenção da paz social.

Flávia Lages de Castro (2013) em sua obra “História do Direito” demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano sofrido. Assim, a proteção era diretamente proporcional à ocorrência do ato ilícito, buscando restaurar um equilíbrio percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma sociedade têm o dever de não agir de forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles patrimoniais ou não. A responsabilidade civil, vem como o dever legal de reparação por um dano, patrimonial ou extrapatrimonial que alguém tenha causado a outra pessoa.

Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2018) ressaltam que Responsabilidade, “para o Direito, nada mais é que uma obrigação derivada de um dever jurídico sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato”, descrevem a responsabilidade civil como a obrigação constante de assumir as consequências decorrentes de uma atividade, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, prestar um serviço) ou morais (convivência social),

Como explica Carlos Roberto Gonçalves em sua obra edição de 2009:

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 restabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora da responsabilidade civil. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as espécies de responsabilidade, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar a todos os domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, a responsabilidade civil desempenha um papel fundamental na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados a terceiros, encarna

sem dúvida a dignidade humana, é um dos principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis por causar danos a terceiros. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e a adoção de punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, em suas obras, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora a relação entre o direito, a moral e a justiça. Ele defende que "o direito deve ser usado como um meio para promover a igualdade, a justiça e a dignidade humana", desta forma a responsabilidade civil desempenha um papel fundamental nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas pelos danos sofridos.

2.2. RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: objetiva e subjetiva. Dependendo da natureza da responsabilidade, o elemento culpa pode ou não ser considerado. Este é um item importante para distinguir a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito da Responsabilidade Civil, é importante enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro sobre o tema:

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate de responsabilidade por culpa ou pelo risco – subjectiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, à reparação dos danos. Mas não é possível, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos)³.

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante é que justifica a função punitiva da responsabilidade civil.

2.2.1. Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à prática de um ato ilícito. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar o artigo 186 do Código Civil, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa

³ Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf

prejuízo a outra pessoa. Nessa modalidade, a culpa do agente é um fator essencial. Portanto, somente quando a culpa do agente for comprovada, a responsabilidade será considerada subjetiva.

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.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (PEREIRA, 2002; p. 35).

Assim, considerando a teoria da responsabilidade subjetiva erige em pressuposto da obrigação de indenizar, ou de reparar o dano, o comportamento culposos do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

2.2.2. Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito de responsabilidade civil subjetiva, existem situações em que a reposição de danos é necessária independentemente da existência de culpa, baseando-se apenas na constatação do dano em si e no nexo de causalidade. Nesses casos, é imposta a responsabilidade civil objetiva.

A responsabilidade civil objetiva no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir a responsabilidade subjetiva, mas sim de possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, a responsabilidade objetiva está presente em legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; o Código de Trânsito Brasileiro e, o Código de Defesa do Consumidor.

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, como a responsabilidade extracontratual da Administração Pública, prevista no § 6º do art. 37 da CRFB, e a responsabilidade em acidentes nucleares, prevista em seu art. 21, XXIII, “d”.

A responsabilidade objetiva com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois esta é uma regra geral da legislação brasileira. A teoria do risco é o que fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por Caio Mário da Silva Pereira nas seguintes palavras:

No campo objetivista situa-se a teoria do risco proclamando ser de melhor justiça que todo aquele que disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O Código de Defesa do Consumidor (CDC), Lei 8.078/90, estabelece a responsabilidade objetiva do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o elemento culpa, conforme o constante nos artigos 12 e 14:

Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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. (Brasil, 1990).

O Código Civil de 2002 ajustou-se a evolução da responsabilidade, e apesar de não ter abandonado por completo a responsabilidade subjetiva, inovou ao estabelecer a responsabilidade objetiva em seu artigo 927:

Art. 927: Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente 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. *(Brasil, 2002)*

Será necessária a obrigação de compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por lei ou quando se trata de uma atividade realizada regularmente pelo causador do dano, devido à sua natureza intrínseca, apresentar risco potencial para os direitos de terceiros.

2.3. A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem necessidade de se discutir a presença ou ausência de culpa. O que importa é que, se uma atividade exercida apresenta, por sua natureza, um risco aos direitos de terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido com culpa ou não.

Na doutrina da responsabilidade civil, a teoria do risco proveito, postula que aquele que se beneficia economicamente de uma determinada atividade deve arcar com os ônus oriundos dos danos causados a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras a partir de uma atividade potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos que essa atividade possa causar, independentemente da existência de culpa.

Assim reflete-se o princípio de equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes da teoria do risco proveito, cujo suporte doutrinário é a noção de que é sujeito à reparação aquele que retira um proveito ou vantagem do fato causador do dano. Isto é “quem aufere o cômodo suporta o incômodo”. Se por um lado esta teoria assume que a imputação de riscos deve ser isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, por outro lado, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem para o agente (Farias, Rosenvald, Netto. 2023 p.529).

Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, por isso a Lei de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria ao apontar a responsabilidade objetiva dos fornecedores de produtos e serviços prestados.

2.4. DANO EXTRAPATRIMONIAL

O dano extrapatrimonial pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais de uma pessoa, resultando em um prejuízo ao seu bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar o estado de ânimo da vítima, cuja recuperação para o estado anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, o dano moral como também é conhecido o dano extrapatrimonial, é compensado por meio de uma indenização pecuniária. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida.

De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015)

Em resumo, o dano moral é uma é uma forma de buscar justiça por meio de uma indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

2.5. RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra de um dever jurídico, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa que uma pessoa tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes de uma ação ou omissão ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou Maria Helena Diniz: (2014) "A responsabilidade civil é a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações, seja no âmbito contratual ou extracontratual. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: a Responsabilidade Civil Contratual, que ocorre quando existe um contrato prévio entre as partes, e a Responsabilidade Civil Extracontratual ou Aquiliana, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado nos artigos 186 a 188 e 927 a 954 do Código Civil, qualquer indivíduo que causar dano a outro, seja por negligência, imprudência ou intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o descumprimento de um dever origina outro, que é o de remediar o dano provocado, independentemente da existência prévia contratual.

A inexistência de uma relação jurídica prévia não impossibilita a violação de um dever jurídico preexistente, necessário para a configuração da responsabilidade civil, eis que tal dever emana da própria lei (*neminem laedere*), enquanto dever geral do direito, com aplicação *erga omnes*. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando nos referimos à responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações acordadas entre as partes em um contrato. Conforme a legislação, essa noção de responsabilidade é delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. Carlos Roberto Gonçalves (2009), em sua obra "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.

O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, o devedor deve responder por perdas e danos, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula que o devedor é responsável pelos danos causados pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir indenização pelos danos sofridos.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

2.6. CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde uma das partes se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como via de regra de adesão.

O artigo 730 do Código Civil define o contrato de transporte e, as suas características são discutidas no artigo 736 do Código. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre as principais características do contrato de transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades para que o contrato se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega incólume, ao lugar de destino. A lei não exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (NADER, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma de comprovação de culpa daquele que não cumpriu com a sua parte, estabelecendo também uma sanção para casos de não cumprimento de uma cláusula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

2.6.1. A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas em resultados, e a responsabilidade objetiva tem sido assumida desde a sua criação. É importante ressaltar que o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no destino acordado.

Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, a menos que o inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no que diz a sumula 187 do Supremo Tribunal Federal (STF):

Sumula 187 - A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Desse modo, verifica-se que a responsabilidade do transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. Só pode ser isento de responsabilidade em situação de Força maior, circunstâncias externas imprevistas e total responsabilidade da vítima.

Por fim, a professora Maria Helena Diniz (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

2.7. A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, §6º, da Constituição Federal estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável independentemente da existência de dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente causou o dano.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo assim, a responsabilidade objetiva destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua Carlos Roberto Gonçalves (2009):

O art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que limita a responsabilidade das empresas aéreas pelos danos causados a terceiros, perdeu eficácia a partir da entrada em vigor da Constituição Federal de 1988, que estendeu a responsabilidade objetiva, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros (art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite para a responsabilidade civil do Estado, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a Convenção de Varsóvia. No entanto, para voos realizados integralmente dentro do Brasil, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86).

No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. Cabe destacar que a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

- Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.
- Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).
- Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

- Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo internacional.

2.8. FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzatto Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial “Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator para que ele não volte a incidir no mesmo erro”, ou seja; quando se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, o objetivo é suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. O objetivo é a repressão para que a punição tenha caráter educativo e a pessoa que provocou o dano não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que os interesses do lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia a sua função social. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal de reparação do dano, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização em caso de negligência (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, em caso de pluralidade de responsáveis (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização em caso de culpa do lesado (art. 570º), e pela normal irrelevância da causa virtual na responsabilidade civil. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos)⁴.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

⁴ Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (PEREIRA, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que se preocupando com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

3. FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca a importância dos direitos fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida corolário à dignidade da pessoa humana, e consequentemente assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso III, CF/88).

3.1. A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação comercial era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por erros humanos e falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou a necessidade de estabelecer uma legislação que protegesse os direitos dos passageiros, não apenas em relação às suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de

1929, ratificada pelo Brasil em 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade da Convenção de Varsóvia foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para a responsabilidade civil das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. Além disso, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenvald, Netto, 2023 p. 1062)

Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se estabeleciam.

O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade com a lei o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de "interesse na entrega", feito pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo o que foi decidido na Convenção de Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições de responsabilidade, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, em caso de uma ação ou omissão de prepostos, seja igualmente provado que estes agiram no exercício de suas funções.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade do art. 22. Se for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com a intenção de causar danos ou agiu de forma temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro de suas funções oficiais no momento do dano. Em resumo se comprovar que todas as medidas foram tomadas para evitar danos, exclui-se assim a responsabilidade da transportadora.

No transporte de passageiros, a responsabilidade do transportador ficou limitada, em caso de acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece em caso de reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 RIO DE JANEIRO)

Embora a Convenção de Varsóvia tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi alvo de críticas por não fornecer proteção adequada aos passageiros em caso de acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como o Protocolo de Haia de 1955 e o Protocolo de Montreal

de 1999, que buscaram aumentar os limites de responsabilidade e melhorar as proteções aos passageiros.

3.2. CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA – CBAer

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), instituído pela Lei nº 7.565 de 1986, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades das partes envolvidas.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com os acordos internacionais como a Convenção de Varsóvia, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o Código de Defesa do Consumidor (CDC) (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger os direitos dos consumidores no Brasil.

O CBAer atua em harmonia com a Convenção de Varsóvia ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas em caso de acidentes, que são em grande parte derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem que, o Código de Defesa do Consumidor é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo que o Código do Consumidor em nada poderia alterar o CBA, uma vez que este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, por sua vez, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores em todos os tipos de transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que os direitos dos consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e que os danos causados aos consumidores sejam integralmente reparados.

Há alguns entendimentos que quando não se trata de relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido pela Convenção de Varsóvia ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutico e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o Código de Defesa do Consumidor.

A Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto em relação às normas concernentes à responsabilidade civil do transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere à responsabilidade civil do transportador. Em relação a outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., que não são tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide do Código de Defesa do Consumidor (CDC) são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que incluem a Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e o Código Civil, que oferece o conjunto de leis gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

3.3. A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada por 30 países, no Brasil passou a ter efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por todo o mundo. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm o dever de exigir que as companhias aéreas celebrem contratos de seguro com o objetivo de garantir uma cobertura efetiva para danos percebidos.

Art. 50 - Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da

presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, de acordo com a presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impôs a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora a teoria do risco, mandamento previsto na responsabilidade civil objetiva, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando a responsabilidade subjetiva na modalidade de culpa presumida.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação para todos os casos de transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese de culpa exclusiva ou concorrente como causa de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, não há obstáculos para que o consumidor, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos que o consumidor prejudicado teve.

A reparação que alcança a Convenção de Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. O que se observa, com clareza, que se trata de danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

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 a 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.

[...]

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma ação ou omissão de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções. [...]

Em geral, a solução para esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar a harmonização das normas. Pode ser necessário considerar princípios de direito internacional, direitos do consumidor e a proteção dos direitos fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

4. DECISÃO JURISPRUDÊNCIAL EM RELAÇÃO AO DANO MORAL

O conflito jurisprudencial entre o Superior Tribunal de Justiça (STJ) e o Supremo Tribunal Federal (STF) do Brasil gira em torno da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor (CDC) em relação à Convenção de Varsóvia e sua sucessora, a Convenção de Montreal, no que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais.

Por um lado, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto na Convenção de Varsóvia não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, em caso de extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC.

Por outro lado, em sessão no plenário, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar o tema 210 com repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor da indenização por danos materiais deveria ser limitado conforme o estipulado no art. 22 da Convenção de Varsóvia, considerando suas alterações por acordos internacionais subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o art. 178 da Constituição, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o Código de Defesa do Consumidor. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituíra o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais são limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o objeto do recurso, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado à indenização por danos morais, ressaltando que as restrições impostas pelos tratados internacionais são aplicadas apenas às compensações por danos materiais, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, tendo em vista que o artigo 22 não menciona especificamente a compensação por dano moral. Além disso, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece adequada à natureza do direito protegido em casos de indenização por dano moral.

Em 2020, no âmbito do Superior Tribunal de Justiça (STJ), a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas

convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que a Convenção de Montreal de 1999 é uma atualização da Convenção de Varsóvia de 1929, período em que sequer se cogitava a possibilidade de indenização por danos morais. Segundo o STJ, os danos extrapatrimoniais não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se o entendimento no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive em relação ao prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCPD. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR. EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS. RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.⁵

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente do STF na ocasião, Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável em casos que envolvam situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. INDENIZAÇÃO POR DANOS EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a

⁵ Disponível em:

https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020

questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão geral, para que se apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, por meio da formulação da tese de que “Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional”.

Portanto, conclui-se que a resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma base para a solução adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação por danos materiais e morais aos passageiros.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora os tratados internacionais sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio nas relações sociais. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações de indenização por danos materiais e morais, o que pode violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de cada caso concreto.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio nas relações sociais, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas por meio de decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante para determinar a responsabilização das empresas de transporte aéreo na reparação do dano material e principalmente no tocante ao dano moral sofrido pelo consumidor.

O Código de Defesa do Consumidor (CDC), com sua abordagem na responsabilidade civil objetiva das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por danos causados aos consumidores. As Convenções de Montreal e Varsóvia, apesar de não serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar a responsabilidade do transportador, especialmente em casos de responsabilidade subjetiva.

É possível concluir que os temas aqui debatidos giram em torno de aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e a distinção entre danos materiais e morais em contextos internacionais, especialmente em relação às Convenções de Varsóvia e Montreal no âmbito do transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da interpretação das leis e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas em caso de danos a passageiros. Além disso, sublinha-se a relevância da repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade na aplicação do direito, mantendo-se em consonância com os princípios constitucionais.

Recentemente, a Comissão do Superior Tribunal de Justiça indicou que os tratados internacionais restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) têm indicado caminho aberto para as indenizações nos casos de danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere a possibilidade de sempre aplicar a “norma mais benéfica ou mais favorável” ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.

6. REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>.

Acesso em: 30 set. 2023.

CASTRO, Flavia Lages. **História do Direito Geral e Brasil – 10ª edição**. Editora. LumenJuris Direito. Rio de Janeiro 2013

DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, v. 7, 2007. 8 p.

DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil**. 28. ed. São Paulo: Saraiva, v.28, 2014.

DWORKIN, Ronald. **Levando os Direitos a Sério - 6ª edição**. ed wmfmartinsfontes. São Paulo, 2020. 568 p.

FARIAS, Cristiano Chaves – v.3 - **Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto – 10. ed. rev. e atual. – São Paulo: Ed. Juspodvm, 2023, p. 529.**

GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA Filho, Rodolfo. **Novo curso de direito civil, v. III: responsabilidade civil**. 9ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 55-60.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro, Vol 4 - Responsabilidade Civil**. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 47.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 11. ed.rev. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 13

JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. **Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias**. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.

LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. **Direito das Obrigações, V.1: Introdução - da Constituição das Obrigações**. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.

MENEZES CORDEIRO, Antonio. **Direito das Obrigações**. Lisboa: Faculdade de Direito de Lisboa, v. 2,

NADER, Paulo. **Curso De Direito Civil - Vol. 7: Responsabilidade civil**. 6ª edição. ed. Rio de Janeiro: forense, 2015.

NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 2. Ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 317.

O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica no Direito Brasileiro. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>. - Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.

O Instituto da Responsabilidade Civil, a Função Punitiva e a Teoria do Valor do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.

Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.

PEREIRA, Caio Mario Da Silva. **Responsabilidade Civil**, f. 232. 2002. 464 p.

PEREIRA, Caio Mario Da Silva. **Responsabilidade Civil**. Florenses, f. 232, 1990. 11p.

Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-pressupostos-gerais/>>. Acesso em: 10 ago. 2023.

TARTUCE, Flávio. **Manual de Direito Civil: volume único / Flávio Tartuce**. – 11. ed. – Rio de Janeiro, Forense; METODO, 2021.



Relatório do Software Anti-plágio CopySpider

Para mais detalhes sobre o CopySpider, acesse: <https://copyspider.com.br>

Instruções

Este relatório apresenta na próxima página uma tabela na qual cada linha associa o conteúdo do arquivo de entrada com um documento encontrado na internet (para "Busca em arquivos da internet") ou do arquivo de entrada com outro arquivo em seu computador (para "Pesquisa em arquivos locais"). A quantidade de termos comuns representa um fator utilizado no cálculo de Similaridade dos arquivos sendo comparados. Quanto maior a quantidade de termos comuns, maior a similaridade entre os arquivos. É importante destacar que o limite de 3% representa uma estatística de semelhança e não um "índice de plágio". Por exemplo, documentos que citam de forma direta (transcrição) outros documentos, podem ter uma similaridade maior do que 3% e ainda assim não podem ser caracterizados como plágio. Há sempre a necessidade do avaliador fazer uma análise para decidir se as semelhanças encontradas caracterizam ou não o problema de plágio ou mesmo de erro de formatação ou adequação às normas de referências bibliográficas. Para cada par de arquivos, apresenta-se uma comparação dos termos semelhantes, os quais aparecem em vermelho.

Veja também:

[Analisando o resultado do CopySpider](#)

[Qual o percentual aceitável para ser considerado plágio?](#)



Versão do CopySpider: 2.2.0

Relatório gerado por: ggisele.carvalho@hotmail.com

Modo: web / normal

Arquivos	Termos comuns	Similaridade
TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx X https://www.trt3.jus.br/escola/download/revista/rev_71/Adib_Salim.pdf	381	3,12
TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx X https://www.aurum.com.br/blog/responsabilidade-civil	351	3,10
TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx X https://www.fdcl.com.br/revista/site/download/fdcl_athenas_ano4_vol1_2015_artigo11.pdf	341	2,57
TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx X https://jus.com.br/artigos/48283/analise-juridica-da-responsabilidade-civil-e-as-suas-vertentes	391	2,26
TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx X https://jus.com.br/artigos/50717/a-teoria-do-risco-criado-e-a-responsabilidade-objetiva-do-empregador-em-acidentes-de-trabalho	333	2,24
TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx X https://1library.org/article/esp%C3%A9cies-de-responsabilidade-civil-interrup%C3%A7%C3%A3o-est%C3%A1gio-conviv%C3%A2ncia-responsabilidade.yd92g2lz	209	2,22
TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx X https://www.aurum.com.br/blog/tratados-internacionais	82	0,69
TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx X https://fia.com.br/blog/tratados-internacionais	78	0,64
TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx X https://repositorio.ul.pt/handle/10451/56098	10	0,11
TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx X https://www.repositorio.ufop.br/handle/123456789/12496	8	0,09

Arquivos com problema de download

https://www.jusbrasil.com.br/artigos/responsabilidade-civil-por-abandono-afetivo/524129599	Não foi possível baixar o arquivo. É recomendável baixar o arquivo manualmente e realizar a análise em conluio (Um contra todos). - Erro: Parece que o documento não existe ou não pode ser acessado. HTTP response code: 403 - Server returned HTTP response code: 403 for URL: https://www.jusbrasil.com.br/artigos/responsabilidade-civil-por-abandono-afetivo/524129599
---	---



=====

Arquivo 1: [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Arquivo 2: https://www.trt3.jus.br/escola/download/revista/rev_71/Adib_Salim.pdf (4511 termos)

Termos comuns: 381

Similaridade: 3,12%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

https://www.trt3.jus.br/escola/download/revista/rev_71/Adib_Salim.pdf (4511 termos)

=====

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS



Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC apresentado ao **Curso de Direito** da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO **DA RESPONSABILIDADE CIVIL** NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC aprovado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO **DA RESPONSABILIDADE CIVIL** NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Carlos Ney Pereira Veiga

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador ? UCSAL]



Darlã Conceição Santos

[2: Orientador, Mestre, Professor e Advogado]

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto de **responsabilidade civil** recomendado pela legislação, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas internacionais, com o objetivo de demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário com amparo nos direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal do Brasil de 1988. **A fim de** contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos de **Responsabilidade Civil**, dos tratados internacionais e a observação do que preconiza o **art. 178 da constituição em relação aos** tratados firmados pela União como critério **para a solução** de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a melhor alternativa para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direitos humanos, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos **da Constituição Federal**, pois, os tratados limita a **responsabilidade Civil** das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do **Código de Defesa do Consumidor** em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes e decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Palavras-chave: Responsabilidade das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This Course Conclusion Paper aims to analyze the institute of civil liability recommended by legislation, relating to the transportation of cargo by international airlines, with the aim of demonstrating the prediction of the application of consumerist legislation in the face of international treaties of which the Brazil is a signatory based on the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is made based on considerable study of scholars, Civil Liability institutes, international treaties and observation of what art. 178 of the constitution in relation to the treaties signed by the Union as criteria for resolving conflicts on international flights, considering that it was not a better choice that could guarantee the consumer the best alternative for resolving disputes, as it should protect the fundamental rights of the citizen who is positive as human rights, and that following the Warsaw and Montreal treaties contradicts the precepts of the Federal Constitution, as the treaties limit the civil liability of airlines, providing for compensation charged only with regard to material damage due to the loss of baggage in international flight, being silent regarding moral damages. Finally, the TCC explores the application of the Consumer Protection Code in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, based on precedents and decisions of the Federal Supreme Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.



SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS . 2.1 HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR. 2.7 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer. 3.3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA. 4 DECISÃO JURISPRUDÊNCIAL EM RELAÇÃO AO DANO EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar a **responsabilidade civil** das empresas de transporte aéreo internacional em casos de extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade do **Código de Defesa do Consumidor** brasileiro (CDC) **em confronto com** tratados internacionais, especialmente a Convenções de Varsóvia Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais conflitos entre as regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 anos de existência do CDC e do seu papel na proteção dos direitos dos consumidores, há controvérsias quanto à sua aplicação no contexto de voos internacionais, dado o



embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem. Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do **da responsabilidade civil** ao longo do tempo, em seguida abordará o instituto **da responsabilidade civil** no sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação de serviços de transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate em razão das imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer sobre o assunto.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal, além de outras normativas relevantes, como **o Código Brasileiro de Aeronáutica** (CBAer). O foco **recai sobre o** contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias dos tratados e acordos internacionais, com ênfase na Convenção de Montreal de 1999, que trouxe mudanças significativas desde a Convenção de Varsóvia, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa **o Código Brasileiro de Aeronáutica**, especialmente no que **se refere a** voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas nos tratados internacionais relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada foi bibliográfica, com foco no estudo de fontes secundárias, incluindo livros doutrinários e artigos acadêmicos, escolhidos por sua relevância e contribuição ao debate atual nos campos **do direito do consumidor e** direito internacional. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS HISTORICIDADE **DA RESPONSABILIDADE CIVIL.**

Ao longo da história, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas **a necessidade de** manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados. Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e a forma de lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial **para o desenvolvimento** do direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente no momento **em que a responsabilidade sem culpa** constituía a regra, sendo o **causador do dano** punido **de acordo com a** pena de Talião, prevista na Lei das XII Tábuas (olho por olho, dente por dente). A experiência romana demonstrou **que a responsabilidade sem culpa** poderia trazer situações injustas, surgindo **a necessidade de** comprovação desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a manutenção da paz social.

Flávia Lages de Castro (2013) em sua obra *“História do Direito”* demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano causado. Assim, a proteção era diretamente proporcional à ocorrência **do ato ilícito**, buscando restaurar um equilíbrio percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma a sociedade têm **o dever de** não agir de forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles



patrimoniais ou não. **A responsabilidade civil**, vem como o dever legal de reparação por um dano, patrimonial ou não, que alguém tenha causado a outra pessoa.

Pablo Stolze Gagliano e **Rodolfo Pamplona Filho** (2018) ressaltam que Responsabilidade, ?para o Direito, nada mais é que uma obrigação derivada de **um dever jurídico** sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato?, descrevem **a responsabilidade civil** como a obrigação constante de assumir as consequências decorrentes **de uma atividade**, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, prestar um serviço) ou morais (convivência social),

Como explica Carlos Roberto Gonçalves em sua obra edição de 2009:

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 restabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora **da responsabilidade civil**. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as espécies de responsabilidade, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar **a todos os** domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados ??a terceiros, encarna sem dúvida a dignidade humana, é um dos principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis ??por causar danos a terceiros. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e a adoção de punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, em suas obras, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora a relação entre o direito, a moral e a justiça. Ele defende que ?o direito deve ser usado como um meio para promover a igualdade, a justiça e a dignidade humana?, desta forma **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas pelos danos sofridos.

RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: objetiva e subjetiva. Dependendo da natureza da responsabilidade, o elemento culpa pode ou não ser considerado. Este é um item importante para distinguir **a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva**.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito **da Responsabilidade Civil**, é importante enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro **sobre o tema**:

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate de responsabilidade por culpa ou pelo risco ? subjectiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, à reparação dos danos. Mas não é possível, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos). [3: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf]

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante é que justifica a função punitiva **da responsabilidade civil**.



Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à prática de um ato ilícito. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar o artigo 186 do Código Civil, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa prejuízo a outra pessoa. Nessa modalidade, a culpa do agente é um fator essencial. Portanto, somente quando a culpa do agente for comprovada, a responsabilidade será considerada subjetiva.

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.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Assim, considerando a teoria da responsabilidade subjetiva erige em pressuposto da obrigação de indenizar, ou de reparar o dano, o comportamento culposos do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito de responsabilidade civil subjetiva, existem situações em que a reposição de danos é necessária independentemente da existência de culpa, baseando-se apenas na constatação do dano em si e no nexo de causalidade. Nesses casos, é imposta a responsabilidade civil objetiva.

A responsabilidade civil objetiva no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir a responsabilidade subjetiva, mas sim de possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, a responsabilidade objetiva está presente em legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; o Código de Trânsito Brasileiro e, o Código de Defesa do Consumidor.

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, como a responsabilidade extracontratual da Administração Pública, prevista no § 6º do art. 37 da CRFB, e a responsabilidade em acidentes nucleares, prevista em seu art. 21, XXIII, ?c?.

A responsabilidade objetiva com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois esta é uma regra geral da legislação brasileira. A teoria do risco é o que fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por Caio Mário da Silva Pereira nas seguintes palavras:

No campo objetivista situa-se a teoria do risco proclamando ser de melhor justiça que todo aquele que



disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O **Código de Defesa do Consumidor**, Lei 8.078/90, estabelece a **responsabilidade objetiva** do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o elemento culpa, conforme o constante nos artigos 12 e 14: Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem independentemente **da existência de culpa**, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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. (Brasil, 1990).

O **Código Civil de 2002** ajustou-se a evolução da responsabilidade, e apesar de não ter abandonado por completo a **responsabilidade subjetiva**, inovou ao estabelecer a **responsabilidade objetiva em seu artigo 927**:

Art. 927: Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente 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. (Brasil, 1990)

Será necessária a obrigação de compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por **lei ou quando se trata de uma atividade** realizada regularmente **pelo causador do dano**, devido à sua natureza intrínseca, apresentar risco potencial **para os direitos de** terceiros.

A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem necessidade de se discutir a presença ou ausência de culpa. **O que importa** é que, se uma atividade exercida apresenta, **por sua natureza**, um risco aos direitos de terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido **com culpa ou não**.

Na doutrina **da responsabilidade civil, a teoria do risco proveito**, postula que aquele que se beneficia economicamente de uma determinada atividade deve arcar com os ônus oriundos dos danos causados ??a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras **a partir de uma atividade** potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos **que essa atividade** possa causar, independentemente **da existência de culpa**.

Assim reflete-se o princípio de equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes **da teoria do risco proveito**, cujo suporte doutrinário é a noção de que **é sujeito à reparação** aquele que retira um proveito ou vantagem **do fato causador do dano**. **Isto é** quem aufere o cômodo suporta o incômodo?. Se por um lado esta teoria assume que a imputação de riscos deve ser isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, **por outro lado**, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem para o agente (Farias, Rosendal, Netto. 2023 p.529).

Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, por isso a Lei de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria ao apontar **a responsabilidade objetiva** dos fornecedores de produtos e serviços prestados.

DANO EXTRAPATRIMONIAL

O dano extrapatrimonial pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais de uma pessoa, resultando em um prejuízo ao seu bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar o estado de ânimo da vítima, cuja recuperação para o estado anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, o dano moral é compensado por meio de uma indenização. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida.

De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, **daí por que** aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015) Em resumo, o dano moral é uma **uma forma de** buscar justiça por meio de uma indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra de **um dever jurídico**, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa que uma pessoa tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes de uma **ação ou omissão** ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou **Maria Helena Diniz: (2014) "A responsabilidade civil é** a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados ??a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações, seja no âmbito **contratual ou extracontratual**. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: **a Responsabilidade Civil Contratual**, que ocorre quando existe um contrato prévio entre as partes, **e a Responsabilidade Civil** Extracontratual ou Aquiliana, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado nos artigos 186 a 188 e 927 a 954 **do Código Civil**, qualquer indivíduo que **causar dano a** outro, seja por negligência, imprudência ou intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o descumprimento de um dever origina outro, que é o de remediar o dano provocado, independentemente da existência prévia contratual.

A inexistência **de uma relação** jurídica prévia não impossibilita a violação de **um dever jurídico** preexistente, necessário para a configuração **da responsabilidade civil**, eis que tal dever emana da própria lei (neminem laedere), enquanto dever geral do direito, com aplicação erga omnes. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando **nos referimos à** responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações acordadas entre as partes em um contrato. Conforme a legislação, essa noção de responsabilidade é delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. Carlos Roberto Gonçalves (2009), em sua obra "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.



O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, o devedor deve responder por perdas e danos, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula que o devedor é responsável pelos danos causados ??pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir indenização pelos danos sofridos.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde uma das partes se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como via de regra de adesão. O artigo 730 **do Código Civil** define o contrato de transporte e, as suas características são discutidas no artigo 736 do Código. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas **do contrato de** transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre as principais características **do contrato de** transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades para **que o contrato** se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega incólume, ao lugar de destino. **A lei não** exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (Nader, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma de comprovação de culpa daquele que não cumpriu com a sua parte, estabelecendo também uma sanção para casos de não cumprimento de uma cláusula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas **em resultados, e a responsabilidade objetiva** tem sido assumida desde a sua criação. É importante ressaltar que o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no destino acordado.

Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, a menos que o inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no que diz a sumula 187 do Supremo Tribunal Federal:
Sumula 187 - A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Desse modo, verifica-se **que a responsabilidade do** transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. Só pode ser isento de responsabilidade em situação de Força maior, circunstâncias externas imprevistas e total responsabilidade **da vítima**.

Por fim, a professora **Maria Helena Diniz** (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, parágrafo 6º, **da Constituição Federal** estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável independentemente **da existência de** dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente causou o dano.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado **o direito de** regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados ??a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo assim, **a responsabilidade objetiva** destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis ??por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua Carlos Roberto Gonçalves (2009):

O **art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica**, que limita a responsabilidade das empresas aéreas pelos danos causados a terceiros, perdeu eficácia **a partir da** entrada em vigor **da Constituição Federal** de 1988, que estendeu **a responsabilidade objetiva**, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros

(art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite **para a responsabilidade civil do Estado**, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a Convenção de Varsóvia. No entanto, para voos realizados integralmente dentro do Brasil, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é **o Código Brasileiro de Aeronáutica** (Lei 7.565/86). No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. Cabe destacar que a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.

Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece **o Código Brasileiro de Aeronáutica** (CBA).

Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 ? estabelece normas de proteção e **defesa do consumidor, de ordem pública** e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, **da Constituição Federal**.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo.

FUNÇÃO PUNITIVA **DA RESPONSABILIDADE CIVIL**: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzatto Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial ?Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator para que ele não volte a incidir no mesmo erro?, ou seja; quando se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, o objetivo é suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. O objetivo é a repressão para que a punição tenha caráter educativo e a pessoa que causou o dano não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que os interesses do lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia **a sua função social**. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal de **reparação do dano**, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização **em caso de negligência** (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, **em caso de pluralidade de responsáveis** (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização **em caso de culpa do lesado** (art. 570º), e pela normal irrelevância da causa virtual **na responsabilidade civil**. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[4: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf.]

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para **que o dano seja** indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que preocupando-se com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca a importância dos direitos humanos fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida e assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso I, CF/88).

A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou a necessidade de estabelecer uma legislação que protegesse os direitos dos passageiros, não apenas em relação às suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, ratificada pelo Brasil em 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade da Convenção de Varsóvia foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para a responsabilidade civil das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. Além disso, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenthal, Netto, 2023 p. 1062)

Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se estabeleciam.



O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade com a lei o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de interesse na entrega?, feito pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo o que foi decidido na Convenção de Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições de responsabilidade, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, em caso de uma ação ou omissão de prepostos, seja igualmente provado que estes agiram no exercício de suas funções.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade do art. 22. Se for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com a intenção de causar danos ou agiu de forma temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro de suas funções oficiais no momento do dano. Em resumo se comprovar que todas as medidas foram tomadas para evitar danos, exclui-se assim a responsabilidade da transportadora.

No transporte de passageiros, a responsabilidade do transportador ficou limitada, em caso de acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece em caso de reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 RIO DE JANEIRO)

Embora a Convenção de Varsóvia tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi alvo de críticas por não fornecer proteção adequada aos passageiros em caso de acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como o Protocolo de Haia de 1955 e o Protocolo de Montreal de 1999, que buscaram aumentar os limites de responsabilidade e melhorar as proteções aos passageiros.

CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer

O **Código Brasileiro de Aeronáutica** (CBAer), instituído pela Lei nº 7.565 de 1986, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades das partes envolvidas.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com tratados internacionais como a Convenção de Varsóvia, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o **Código de Defesa do Consumidor** (CDC) (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger os direitos dos consumidores no Brasil.

O CBAer atua em harmonia com a Convenção de Varsóvia ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas **em caso de** acidentes, que são **em grande parte** derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem **que, o Código de Defesa do Consumidor** é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo **que o Código** do Consumidor em nada poderia alterar o CBA, uma vez que este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, por sua vez, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores em todos os tipos de transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que os direitos dos consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e que os danos causados ??aos consumidores sejam reparados.

Há alguns entendimentos que quando não **se trata de** relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido pela Convenção de Varsóvia ou pelo **Código Brasileiro de Aeronáutico** e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o **Código de Defesa do Consumidor**.

A Convenção de Varsóvia, **o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor** convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto em relação às normas concernentes **à responsabilidade civil do** transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere **à responsabilidade civil do** transportador. **Em relação a** outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., que não são tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide do **Código de Defesa do Consumidor** (CDC) são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que incluem a Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; **o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as** políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e **o Código Civil**, que oferece o conjunto de leis gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada por 30 países, no Brasil **passou a ter** efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa

ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por todo o mundo. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm o **dever de exigir que** as companhias aéreas celebrem contratos de seguro com o objetivo de garantir uma cobertura efetiva para danos.

Art. 50 - Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, **de acordo com a** presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impõe a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora **a teoria do risco**, mandamento previsto **na responsabilidade civil** objetiva, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando **a responsabilidade subjetiva** na modalidade de culpa presumida.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação para todos os casos de transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese de culpa exclusiva ou concorrente como causa de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, **não há obstáculos** para que o consumidor, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos que o consumidor prejudicado teve. A reparação que alcança a Convenção de Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. **O que se observa**, com clareza, **que se trata de** danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas **ao Transporte Aéreo** Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. **Em caso de** dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, **a responsabilidade do** transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
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 a 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.

[...]

4. **Em caso de** destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga **ou de um** objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso

total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for **provado que o dano é** resultado de uma **ação ou omissão do** transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma **ação ou omissão** de um preposto, se prove também que este atuava **no exercício de** suas funções. [...]

Em geral, a solução para esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar a harmonização das normas. Pode ser necessário considerar princípios de direito internacional, direitos **do consumidor** e a proteção dos direitos fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO MORAL

O conflito jurisprudencial entre o Superior Tribunal de Justiça (STJ) e o Supremo Tribunal Federal (STF) do Brasil gira em torno da aplicabilidade do **Código de Defesa do Consumidor (CDC) em relação à** Convenção de Varsóvia e sua sucessora, a Convenção de Montreal, no que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais. Por um lado, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto na Convenção de Varsóvia não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, **em caso de** extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC. Em 2020, **no âmbito do** Superior Tribunal de Justiça (STJ), a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados pelo **Código de Defesa do Consumidor (CDC)**. O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que a Convenção de Montreal de 1999 é uma atualização da Convenção de Varsóvia de 1929, período em que sequer se cogitava **a possibilidade de indenização** por danos morais. Segundo o STJ, os danos extrapatrimoniais não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se o entendimento no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive em relação ao prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP
. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR.
EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS
E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS.
APLICAÇÃO DO **CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS** DANOS MORAIS.
RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

[5: Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020]

Por outro lado, em sessão no plenário, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar o tema 210 com repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor da indenização por danos materiais deveria ser limitado conforme o estipulado no art. 22 da Convenção de Varsóvia, considerando suas alterações por acordos internacionais

subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o **art. 178 da Constituição**, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o **Código de Defesa do Consumidor**. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituiu o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos **do art. 178 da Constituição** da República, as normas e os tratados internacionais são limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao **Código de Defesa do Consumidor**.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o **objeto do recurso**, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado **à indenização por danos morais**, ressaltando que as restrições impostas pelos tratados internacionais são aplicadas apenas às compensações por danos materiais, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, **tendo em vista** que o artigo 22 não menciona especificamente a compensação por dano moral. Além disso, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece adequada à natureza do direito protegido em casos de indenização por dano moral.

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente da casa Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável em casos que envolvam situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. INDENIZAÇÃO POR DANOS EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão geral, para que se apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, por meio da formulação da tese de **que ?Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional?**

Portanto, conclui-se que a resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma base **para a solução** adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação por danos materiais e morais aos passageiros.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora os tratados internacionais sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio nas relações sociais. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações de indenização por danos materiais e morais, o que pode violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de cada caso concreto.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio nas relações sociais, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas por meio de decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante para determinar a responsabilização das empresas de transporte aéreo **na reparação do dano** material e principalmente **no tocante ao** dano moral sofrido pelo consumidor.

O **Código de Defesa do Consumidor** (CDC), com sua abordagem **na responsabilidade civil** objetiva das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por danos causados aos consumidores. As Convenções de Montreal e Varsóvia, apesar de não serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar **a responsabilidade do** transportador, especialmente em casos de responsabilidade subjetiva. É possível concluir que os temas aqui debatidos giram em torno de aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e **a distinção entre** danos materiais e morais em contextos internacionais, especialmente em relação às Convenções de Varsóvia e Montreal **no âmbito do** transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da interpretação das leis e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas **em caso de** danos a passageiros. Além disso, sublinha-se a relevância da repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade na aplicação do direito, mantendo-se em consonância com os princípios constitucionais.

Recentemente, a Comissão do Superior Tribunal de Justiça indicou que os tratados internacionais restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) têm indicado caminho aberto para as indenizações nos casos de danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere **a possibilidade de** sempre aplicar a ?norma mais benéfica ou mais favorável? ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.



REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 30 set. 2023.
- CASTRO, Flavia Lages. História do Direito Geral e Brasil ? 10ª edição. Editora. LumenJuris Direito. **Rio de Janeiro** 2013
- DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil**. 21. ed. **São Paulo: Saraiva**, v. 7, 2007. 8 p.
- DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil**. 28. ed. **São Paulo: Saraiva**, v.28, 2014.
- DWORKIN, Ronald. Levando os Direitos a Sério - 6ª edição. ed wmfmartinsfontes. **São Paulo**, 2020. 568 p.
- FARIAS, Cristiano Chaves ? v.3 - Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto ? 10. ed. rev. e atual. ? **São Paulo: Ed. Juspodvm**, 2023, p. 529.
- GAGLIANO, Pablo Stolze. **PAMPLONA Filho, Rodolfo**. Novo **curso de direito civil, v. III: responsabilidade civil**. 9ª. ed. **São Paulo: Saraiva**, 2011, p. 55-60.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro, Vol 4 - Responsabilidade Civil**. 12. ed. **São Paulo: Saraiva**, 2017. p. 47.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**.11. ed.rev. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 13
- IHERING, Rudolf Von. A Luta pelo Direito. **São Paulo: Editora Martin Claret**, 2002, p. 58-59.
- JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.
- LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. **Direito das Obrigações**, V.1: Introdução - da Constituição **das Obrigações**. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.
- MENEZES CORDEIRO, Antonio. **Direito das Obrigações**. Lisboa: Faculdade de Direito de Lisboa, v. 2,
- NADER, Paulo. **Curso De Direito Civil - Vol. 7: Responsabilidade civil**. 6ª edição. ed. **Rio de Janeiro: forense**, 2015.
- NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 2. Ed. **São Paulo: Saraiva**, 2005, p. 317.
- O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica **no Direito Brasileiro**. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>. Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.
- O Instituto **da Responsabilidade Civil, a Função Punitiva e a Teoria do Valor do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro**. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.
- Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.
- PEREIRA, Caio Mario **Da Silva**. **Responsabilidade Civil**, f. 232. 2002. 464 p.
- PEREIRA, Caio Mario **Da Silva**. **Responsabilidade Civil**. Florenses, f. 232, 1990. 11p.
- Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br>>



/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-pressupostos-gerais/>. Acesso em: 10 ago. 2023.
TARTUCE, Flávio. Manual **de Direito Civil**: volume único / Flávio Tartuce. ? 11. ed. ? **Rio de Janeiro, Forense**; METODO, 2021.
WOLKMER, Antônio Carlos. Fundamentos de História do Direito. Revista ampliada ? Editora DelRey. 6ª edição. Belo Horizonte. 2011.



=====

Arquivo 1: [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx \(8079 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://www.aurum.com.br/blog/responsabilidade-civil> (3590 termos)

Termos comuns: 351

Similaridade: 3,10%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx \(8079 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://www.aurum.com.br/blog/responsabilidade-civil> (3590 termos)

=====

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS



Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC apresentado ao **Curso de Direito** da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO **DA RESPONSABILIDADE CIVIL** NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL **NOS CASOS DE** EXTRAÍO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC aprovado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO **DA RESPONSABILIDADE CIVIL** NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL **NOS CASOS DE** EXTRAÍO DE BAGAGENS

Carlos Ney Pereira Veiga

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador ? UCSAL]



Darlã Conceição Santos

[2: Orientador, Mestre, Professor e Advogado]

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto de **responsabilidade civil** recomendado pela legislação, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas internacionais, com o objetivo de demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário com amparo nos direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal do Brasil de 1988. **A fim de** contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos de **Responsabilidade Civil**, dos tratados internacionais e a observação do que preconiza o art. 178 da constituição em relação aos tratados firmados pela União como critério para a solução de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a melhor alternativa para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direitos humanos, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos da **Constituição Federal**, pois, os tratados limita a **responsabilidade Civil** das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do **Código de Defesa do Consumidor** em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes e decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Palavras-chave: Responsabilidade das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This Course Conclusion Paper aims to analyze the institute of civil liability recommended by legislation, relating to the transportation of cargo by international airlines, with the aim of demonstrating the prediction of the application of consumerist legislation in the face of international treaties of which the Brazil is a signatory based on the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is made based on considerable study of scholars, Civil Liability institutes, international treaties and observation of what art. 178 of the constitution in relation to the treaties signed by the Union as criteria for resolving conflicts on international flights, considering that it was not a better choice that could guarantee the consumer the best alternative for resolving disputes, as it should protect the fundamental rights of the citizen who is positive as human rights, and that following the Warsaw and Montreal treaties contradicts the precepts of the Federal Constitution, as the treaties limit the civil liability of airlines, providing for compensation charged only with regard to material damage due to the loss of baggage in international flight, being silent regarding moral damages. Finally, the TCC explores the application of the Consumer Protection Code in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, based on precedents and decisions of the Federal Supreme Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.

SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS . 2.1 HISTORICIDADE **DA RESPONSABILIDADE CIVIL**. 2.2 **RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA**. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 **RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL**. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 **A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR**. 2.7 **A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO**. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA **DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO**. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer. 3.3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA. 4 DECISÃO JURISPRUDÊNCIAL EM RELAÇÃO AO DANO EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar **a responsabilidade civil** das empresas de transporte aéreo internacional **em casos de** extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade **do Código de Defesa do Consumidor** brasileiro (CDC) **em confronto com** tratados internacionais, especialmente a Convenções de Varsóvia Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais conflitos entre as regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 anos de existência do CDC e do seu papel na proteção dos direitos dos consumidores, há controvérsias quanto à sua aplicação no contexto de voos internacionais, dado o



embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem. Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do **da responsabilidade civil** ao longo do tempo, em seguida abordará o instituto **da responsabilidade civil** no sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação de serviços de transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate em razão das imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer sobre o assunto.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal, além de outras normativas relevantes, como o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer). O foco recai sobre o contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias dos tratados e acordos internacionais, com ênfase na Convenção de Montreal de 1999, que trouxe mudanças significativas desde a Convenção de Varsóvia, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa o Código Brasileiro de Aeronáutica, especialmente no que se refere a voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas nos tratados internacionais relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada foi bibliográfica, com foco no estudo de fontes secundárias, incluindo livros doutrinários e artigos acadêmicos, escolhidos por sua relevância e contribuição ao debate atual nos campos do **direito do consumidor** e direito internacional. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS HISTORICIDADE **DA RESPONSABILIDADE CIVIL**.

Ao longo da história, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas **a necessidade de** manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados. Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e a forma de lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial para o desenvolvimento do direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente no momento em **que a responsabilidade** sem culpa constituía a regra, sendo o **causador do dano** punido de acordo com a pena de Talião, prevista na Lei das XII Tábuas (**olho por olho, dente por dente**). A experiência romana demonstrou **que a responsabilidade** sem culpa poderia trazer situações injustas, surgindo **a necessidade de** comprovação desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a manutenção da paz social.

Flávia Lages de Castro (2013) em sua obra *“História do Direito”* demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano causado. Assim, a proteção era diretamente proporcional à ocorrência do ato ilícito, buscando restaurar um equilíbrio percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma a sociedade têm **o dever de** não agir de forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles

patrimoniais ou não. **A responsabilidade civil**, vem como **o dever legal de reparação por um dano, patrimonial ou não, que alguém tenha causado a outra pessoa.**

Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2018) ressaltam que Responsabilidade, ?para o Direito, **nada mais é** que uma obrigação derivada **de um dever** jurídico sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato?, descrevem **a responsabilidade civil** como a obrigação constante de assumir as consequências decorrentes de uma atividade, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, prestar um serviço) ou morais (convivência social),

Como explica Carlos Roberto Gonçalves em sua obra edição de 2009:

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 restabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora **da responsabilidade civil**. **Pode-se** afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as espécies de responsabilidade, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar a todos os domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados ??a terceiros, encarna sem dúvida a dignidade humana, é um dos principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis ??por causar danos a terceiros. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e a adoção de punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, em suas obras, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora a relação entre o direito, a moral e a justiça. Ele defende que ?o direito deve ser usado como um meio para promover a igualdade, a justiça e a dignidade humana?, desta forma **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas **pelos danos sofridos**.

RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: **objetiva e subjetiva**. Dependendo da natureza da responsabilidade, **o elemento culpa** pode ou não ser considerado. Este é um item importante para distinguir **a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva**.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito **da Responsabilidade Civil**, **é importante** enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro **sobre o tema**:

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate de responsabilidade por culpa ou pelo risco ? subjectiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, à **reparação dos danos**. Mas não é possível, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos). [3: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf]

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante é que justifica a função punitiva **da responsabilidade civil**.

Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à **prática de um ato ilícito**. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar o artigo 186 **do Código Civil**, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa prejuízo **a outra pessoa**. Nessa modalidade, a culpa do agente é um fator essencial. Portanto, somente quando a culpa do agente for comprovada, a responsabilidade será considerada subjetiva.

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.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia **de uma conduta** intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. **Caio Mário da Silva Pereira** destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Assim, considerando a teoria da responsabilidade subjetiva erige em pressuposto da obrigação de indenizar, ou de reparar o dano, o comportamento culposos do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito **de responsabilidade civil subjetiva**, existem situações em que a reposição de danos é necessária **independentemente da existência de culpa**, baseando-se apenas na constatação do dano em si e no **nexo de causalidade**. Nesses casos, é imposta a **responsabilidade civil objetiva**.

A responsabilidade civil objetiva no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir a responsabilidade subjetiva, **mas sim de** possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, **a responsabilidade objetiva** está presente em legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; o Código de Trânsito Brasileiro e, o **Código de Defesa do Consumidor**.

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, **como a responsabilidade extracontratual** da Administração Pública, prevista no § 6º do art. 37 da CRFB, e a responsabilidade em acidentes nucleares, prevista **em seu art. 21, XXIII, ?c?**.

A responsabilidade objetiva com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois esta é uma regra geral da legislação brasileira. A teoria do risco é o que fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por **Caio Mário da Silva Pereira** nas seguintes palavras:

No campo objetivista situa-se a teoria do risco proclamando ser de melhor justiça que todo aquele que



disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O **Código de Defesa do Consumidor**, Lei 8.078/90, estabelece a **responsabilidade objetiva** do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o **elemento culpa**, conforme o constante nos **artigos 12 e 14**:

Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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. (Brasil, 1990).

O Código Civil de 2002 ajustou-se a **evolução da responsabilidade**, e apesar de não ter abandonado por completo a responsabilidade subjetiva, inovou ao estabelecer a **responsabilidade objetiva** em seu artigo 927:

Art. 927: Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente 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. (Brasil, 1990)

Será necessária a obrigação de compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por **lei ou quando se trata de uma** atividade realizada regularmente pelo **causador do dano**, devido à sua natureza intrínseca, apresentar risco potencial **para os direitos de** terceiros.

A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem necessidade de se discutir a presença ou ausência de culpa. O que importa é que, se uma atividade exercida apresenta, **por sua natureza**, um risco aos direitos de terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido com **culpa ou não**.

Na doutrina **da responsabilidade civil**, a teoria do risco proveito, postula que aquele que se beneficia economicamente de uma determinada atividade deve arcar com os ônus oriundos **dos danos causados** ??a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras **a partir de** uma atividade potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos que essa atividade possa causar, **independentemente da existência de culpa**.

Assim reflete-se o princípio de equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes da teoria do risco proveito, cujo suporte doutrinário é a noção de que é sujeito à reparação aquele que retira um proveito ou vantagem do fato **causador do dano**. Isto é ?quem aufere o cômodo suporta o incômodo?. Se por um lado esta teoria assume que a imputação de riscos deve ser isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, **por outro lado**, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem para o agente (Farias, Rosendal, Netto. 2023 p.529).



Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, por isso a Lei de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria ao apontar **a responsabilidade objetiva** dos fornecedores de produtos e serviços prestados.

DANO EXTRAPATRIMONIAL

O dano extrapatrimonial pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais de uma pessoa, resultando em um prejuízo ao seu bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar **o estado de** ânimo da vítima, cuja recuperação **para o estado** anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, o dano moral é compensado **por meio de uma** indenização. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida. De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015) Em resumo, o dano moral é uma forma de buscar justiça **por meio de uma** indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra **de um dever** jurídico, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa que uma pessoa tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes **de uma ação ou omissão** ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou **Maria Helena Diniz: (2014) "A responsabilidade civil é** a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados ??a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações, seja no âmbito contratual ou extracontratual. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: **a Responsabilidade Civil Contratual**, que ocorre quando existe um contrato prévio entre as partes, e **a Responsabilidade Civil** Extracontratual ou Aquiliana, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado nos artigos 186 a 188 e 927 a 954 **do Código Civil**, qualquer indivíduo que **causar dano a** outro, seja por negligência, imprudência ou intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o descumprimento **de um dever** origina outro, que é o de remediar o dano provocado, **independentemente da existência** prévia contratual.

A inexistência de uma relação jurídica prévia não impossibilita **a violação de um dever** jurídico preexistente, necessário **para a configuração da responsabilidade civil**, eis que tal dever emana da própria lei (neminem laedere), enquanto dever geral do direito, com aplicação erga omnes. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando nos referimos à responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações acordadas entre as partes em um contrato. Conforme a legislação, essa noção de responsabilidade é delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. Carlos Roberto Gonçalves (2009), em sua obra "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.



O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, o devedor deve responder por perdas e danos, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula que o devedor é responsável **pelos danos causados** ??pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir **indenização pelos danos sofridos**.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde uma das partes se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como via de regra de adesão. O artigo 730 **do Código Civil** define o contrato de transporte e, as suas características são discutidas no artigo 736 do Código. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre **as principais características** do contrato de transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades para que o contrato se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega incólume, ao lugar de destino. A lei não exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (Nader, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma de comprovação de culpa daquele que não cumpriu com a sua parte, estabelecendo também uma sanção para **casos de não** cumprimento de uma cláusula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas em resultados, e **a responsabilidade objetiva** tem sido assumida desde a sua criação. É importante ressaltar que o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no destino acordado.



Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, a menos que o inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no **que diz a** sumula 187 do Supremo Tribunal Federal:

Sumula 187 - **A responsabilidade contratual** do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida **por culpa de terceiro, contra** o qual tem ação regressiva.

Desse modo, verifica-se **que a responsabilidade** do transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. Só pode ser isento de responsabilidade em situação **de Força maior**, circunstâncias externas imprevistas e total responsabilidade da vítima.

Por fim, a professora **Maria Helena Diniz** (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, parágrafo 6º, **da Constituição Federal** estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável **independentemente da existência de** dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente **causou o dano**.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável **nos casos de** dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados ??a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo **assim, a responsabilidade objetiva** destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis ??por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua Carlos Roberto Gonçalves (2009):

O art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que limita a responsabilidade das empresas aéreas **pelos danos causados** a terceiros, perdeu eficácia a partir da entrada em vigor **da Constituição Federal** de 1988, que estendeu **a responsabilidade objetiva**, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros

(art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite **para a responsabilidade civil** do Estado, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a Convenção de Varsóvia. No entanto, para voos realizados integralmente dentro do Brasil, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86). No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. Cabe destacar que a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.

Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 ? estabelece normas de proteção e **defesa do consumidor**, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, **da Constituição Federal**.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo.

FUNÇÃO PUNITIVA **DA RESPONSABILIDADE CIVIL**: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzatto Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial ?Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator para que ele não volte a incidir no mesmo erro?, **ou seja; quando** se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, o objetivo é suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. O objetivo é a repressão para que a punição tenha caráter educativo e a pessoa que **causou o dano** não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que os interesses do lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia a sua função social. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal de reparação do dano, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização em caso de negligência (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, em caso de pluralidade de responsáveis (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização em caso de culpa do lesado (art. 570º), e pela normal irrelevância da causa virtual na responsabilidade civil. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[4: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf.]

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia **de uma conduta** intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. **Caio Mário da Silva Pereira** destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que preocupando-se com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca a importância dos direitos humanos fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida e assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso I, CF/88).

A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou a necessidade de estabelecer uma legislação que protegesse os direitos dos passageiros, não apenas em relação às suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, ratificada pelo Brasil em 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade da Convenção de Varsóvia foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para a responsabilidade civil das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. Além disso, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenvald, Netto, 2023 p. 1062)

Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se estabeleciam.

O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade com **a lei** o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de interesse na entrega?, feito pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo o que foi decidido na Convenção de Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições de responsabilidade, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta **de uma ação ou omissão** do transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, em caso **de uma ação ou omissão** de prepostos, seja igualmente provado que estes agiram no exercício de suas funções.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade **do art. 22**. **Se** for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com a intenção de causar danos ou agiu de forma temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro de suas funções oficiais no momento do dano. Em resumo se comprovar que todas as medidas foram tomadas para evitar danos, exclui-se **assim a responsabilidade** da transportadora.

No transporte de passageiros, a responsabilidade do transportador ficou limitada, em caso de acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece em caso de reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 **RIO DE JANEIRO**)

Embora a Convenção de Varsóvia tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi alvo de críticas por não fornecer proteção adequada aos passageiros em caso de acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como o Protocolo de Haia de 1955 e o Protocolo de Montreal de 1999, que buscaram aumentar os limites **de responsabilidade** e melhorar as proteções aos passageiros.

CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), instituído pela Lei nº 7.565 de 1986, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades das partes envolvidas.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com tratados internacionais como a Convenção de Varsóvia, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o **Código de Defesa do Consumidor (CDC)** (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger os direitos dos consumidores no Brasil.

O CBAer atua em harmonia com a Convenção de Varsóvia ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas em caso de acidentes, que são em grande parte derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem que, o **Código de Defesa do Consumidor** é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo que o Código do Consumidor em nada poderia alterar o CBA, uma vez que este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, por sua vez, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores em todos **os tipos de** transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que os direitos dos consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e que os **danos causados ??aos consumidores** sejam reparados.

Há alguns entendimentos que quando **não se trata de** relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido pela Convenção de Varsóvia ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o **Código de Defesa do Consumidor**.

A Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o **Código de Defesa do Consumidor** convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto em relação às normas concernentes à responsabilidade civil do transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere à responsabilidade civil do transportador. Em relação a outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., que não são tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide **do Código de Defesa do Consumidor (CDC)** são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que incluem a Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e o Código Civil, que oferece o conjunto de leis gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada por 30 países, no Brasil passou a ter efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa



ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por todo o mundo. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm o **dever de** exigir que as companhias aéreas celebrem contratos de seguro com o objetivo de garantir uma cobertura efetiva para danos.

Art. 50 - Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, de acordo com a presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impõe a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora a teoria do risco, mandamento previsto na responsabilidade civil objetiva, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando a responsabilidade subjetiva na modalidade de culpa presumida.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação para todos os casos de transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese de culpa exclusiva ou concorrente como causa de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, não há obstáculos para que o consumidor, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos que o consumidor prejudicado teve. A reparação que alcança a Convenção de Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. O que se observa, com clareza, que **se trata de** danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
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 a 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.

[...]

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, **para determinar a** quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, **se não houver** sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso

total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado **de uma ação ou omissão** do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso **de uma ação ou omissão** de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções. [...]

Em geral, a solução para esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar a harmonização das normas. Pode ser necessário considerar princípios de direito internacional, direitos do consumidor e a proteção dos direitos fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO MORAL

O conflito jurisprudencial entre o **Superior Tribunal de Justiça (STJ)** e o Supremo Tribunal Federal (STF) do Brasil gira em torno da aplicabilidade **do Código de Defesa do Consumidor (CDC)** em relação à Convenção de Varsóvia e sua sucessora, a Convenção de Montreal, no que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais. Por um lado, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto na Convenção de Varsóvia não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, em caso de extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC. Em 2020, **no âmbito do Superior Tribunal de Justiça (STJ)**, a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados pelo **Código de Defesa do Consumidor (CDC)**. O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que a Convenção de Montreal de 1999 é uma atualização da Convenção de Varsóvia de 1929, período em que sequer se cogitava **a possibilidade de indenização por danos** morais. Segundo o STJ, os danos extrapatrimoniais não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se o entendimento no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive em relação ao prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP
. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR.
EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS
E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS.
APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS.
RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

[5: Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020]

Por outro lado, em sessão no plenário, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar o tema 210 com repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor da **indenização por danos materiais** deveria ser limitado conforme o estipulado no art. 22 da Convenção de Varsóvia, considerando suas alterações por acordos internacionais

subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o art. 178 da Constituição, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o **Código de Defesa do Consumidor**. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituiu o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais são limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao **Código de Defesa do Consumidor**.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o objeto do recurso, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado à **indenização por danos** morais, ressaltando que as restrições impostas pelos tratados internacionais são aplicadas apenas às compensações **por danos materiais**, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, tendo em vista que o artigo 22 não menciona especificamente a compensação por dano moral. Além disso, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece adequada à natureza do direito protegido **em casos de indenização por dano moral**.

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente da casa Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável em casos que envolvam situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. **INDENIZAÇÃO POR DANOS** EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão **geral, para que** se apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, por meio da formulação da tese de que ?Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional?.

Portanto, conclui-se **que a** resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma base para a solução adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação **por danos materiais** e morais aos passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora os tratados internacionais sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio nas relações sociais. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações **de indenização por danos materiais** e morais, o que pode violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de cada caso concreto.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio nas relações sociais, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas **por meio de** decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante **para determinar a** responsabilização das empresas de transporte aéreo na reparação do dano material e principalmente no tocante ao dano moral sofrido pelo consumidor.

O **Código de Defesa do Consumidor (CDC)**, com sua abordagem na responsabilidade civil objetiva das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por **danos causados aos consumidores**. As Convenções de Montreal e Varsóvia, apesar de não serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar a responsabilidade do transportador, especialmente **em casos de** responsabilidade subjetiva. É possível concluir que os temas aqui debatidos giram em torno de aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e a distinção entre danos materiais e morais em contextos internacionais, especialmente em relação às Convenções de Varsóvia e Montreal **no âmbito do** transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da interpretação das leis e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas em caso de danos a passageiros. Além disso, sublinha-se a relevância da repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade na aplicação do direito, mantendo-se em consonância com os princípios constitucionais.

Recentemente, a Comissão **do Superior Tribunal de Justiça** indicou que os tratados internacionais restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) têm indicado caminho aberto para as indenizações **nos casos de** danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere **a possibilidade de** sempre aplicar a ?norma mais benéfica ou mais favorável? ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 30 set. 2023.
- CASTRO, Flavia Lages. História do Direito Geral e Brasil ? 10ª edição. Editora. LumenJuris Direito. **Rio de Janeiro** 2013
- DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito Civil Brasileiro** - Vol. 7 - 34a E: **Responsabilidade Civil**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, v. 7, 2007. 8 p.
- DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito Civil Brasileiro** - Vol. 7 - 34a E: **Responsabilidade Civil**. 28. ed. São Paulo: Saraiva, v.28, 2014.
- DWORKIN, Ronald. Levando os Direitos a Sério - 6ª edição. ed wmfmartinsfontes. São Paulo, 2020. 568 p.
- FARIAS, Cristiano Chaves ? v.3 - Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto ? 10. ed. rev. e atual. ? São Paulo: Ed. Juspodvm, 2023, p. 529.
- GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA Filho, Rodolfo. Novo **curso de direito civil**, v. III: responsabilidade civil. 9ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 55-60.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro**, Vol 4 - Responsabilidade Civil. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 47.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil.11. ed.rev. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 13
- IHERING, Rudolf Von. A Luta pelo Direito. São Paulo: Editora Martin Claret, 2002, p. 58-59.
- JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.
- LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. Direito das Obrigações, V.1: Introdução - da Constituição das Obrigações. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.
- MENEZES CORDEIRO, Antonio. Direito das Obrigações. Lisboa: Faculdade de Direito de Lisboa, v. 2,
- NADER, Paulo. **Curso De Direito Civil** - Vol. 7: Responsabilidade civil. 6ª edição. ed. **Rio de Janeiro**: forense, 2015.
- NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 2. Ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 317.
- O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica no Direito Brasileiro. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>. Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.
- O Instituto **da Responsabilidade Civil**, a Função Punitiva e a Teoria do Valor do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.
- Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil, f. 232. 2002. 464 p.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil. Florenses, f. 232, 1990. 11p.
- Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br>>



/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-presetupostos-gerais/>. Acesso em: 10 ago. 2023.
TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil: volume único / Flávio Tartuce. ? 11. ed. ? Rio de Janeiro, Forense; METODO, 2021.
WOLKMER, Antônio Carlos. Fundamentos de História do Direito. Revista ampliada ? Editora DelRey. 6ª edição. Belo Horizonte. 2011.



=====
Arquivo 1: [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Arquivo 2: https://www.fdcl.com.br/revista/site/download/fdcl_athenas_ano4_vol1_2015_artigo11.pdf
(5528 termos)

Termos comuns: 341

Similaridade: 2,57%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

https://www.fdcl.com.br/revista/site/download/fdcl_athenas_ano4_vol1_2015_artigo11.pdf (5528 termos)
=====

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS



Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC apresentado ao **Curso de Direito** da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para **a obtenção do** grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO **DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO** TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC aprovado como requisito parcial para **a obtenção do** grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO **DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO** TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Carlos Ney Pereira Veiga



[1: **Graduando em Direito** pela Universidade Católica do Salvador ? UCSAL]

Darlá Conceição Santos

[2: Orientador, Mestre, Professor e Advogado]

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto de **responsabilidade civil** recomendado pela legislação, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas internacionais, com o objetivo de demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário com amparo nos direitos fundamentais prescritos na **Constituição Federal** do Brasil de 1988. A fim de contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos de **Responsabilidade Civil**, dos tratados internacionais e a observação do que preconiza o art. 178 da constituição em relação aos tratados firmados pela União como critério para a solução de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a melhor alternativa para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direitos humanos, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos da Constituição Federal, pois, os tratados limita a **responsabilidade Civil** das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do **Código de Defesa do Consumidor** em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes e decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Palavras-chave: **Responsabilidade** das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This Course Conclusion Paper aims to analyze the institute of civil liability recommended by legislation, relating to the transportation of cargo by international airlines, with the aim of demonstrating the prediction of the application of consumerist legislation in the face of international treaties of which the Brazil is a signatory based on the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is made based on considerable study of scholars, Civil Liability institutes, international treaties and observation of what art. 178 of the constitution in relation to the treaties signed by the Union as criteria for resolving conflicts on international flights, considering that it was not a better choice that could guarantee the consumer the best alternative for resolving disputes, as it should protect the fundamental rights of the citizen who is positive as human rights, and that following the Warsaw and Montreal treaties contradicts the precepts of the Federal Constitution, as the treaties limit the **civil liability of** airlines, providing for compensation charged only with regard to material damage due to the loss of baggage in international flight, being silent regarding moral damages. Finally, the TCC explores the application of **the Consumer Protection Code** in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, based on precedents and decisions of the Federal Supreme Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.

SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS . 2.1 HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR. 2.7 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer. 3.3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA. 4 DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar a responsabilidade civil das empresas de transporte aéreo internacional em casos de extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor brasileiro (CDC) em confronto com tratados internacionais, especialmente a Convenções de Varsóvia Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais conflitos entre as regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 anos de existência do CDC e do seu papel na proteção dos direitos dos



consumidores, há controvérsias quanto à sua aplicação no contexto de voos internacionais, dado o embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem. Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do **da responsabilidade civil ao longo do tempo**, em seguida abordará o instituto **da responsabilidade civil no** sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação de serviços de transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate em razão das imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer sobre o assunto.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal, **além de outras** normativas relevantes, como o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer). O foco recai sobre o contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias dos tratados e acordos internacionais, com ênfase na Convenção de Montreal de 1999, que trouxe mudanças significativas desde a Convenção de Varsóvia, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa o Código Brasileiro de Aeronáutica, especialmente no que se refere a voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas nos tratados internacionais relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada foi bibliográfica, com foco no estudo de fontes secundárias, incluindo livros doutrinários e artigos acadêmicos, escolhidos por sua relevância e contribuição ao debate atual nos campos do **direito do consumidor e** direito internacional. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS HISTÓRICOS **DA RESPONSABILIDADE CIVIL.**

Ao longo da história, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas a necessidade de manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados. Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e a forma de lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial para o desenvolvimento do direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente no momento **em que a responsabilidade sem culpa** constituía a regra, sendo o **causador do dano** punido **de acordo com a** pena de Talião, prevista na Lei das XII Tábuas (olho por olho, dente por dente). A experiência romana demonstrou **que a responsabilidade sem culpa** poderia trazer situações injustas, surgindo a **necessidade de comprovação** desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a manutenção da paz social. Flávia Lages de Castro (2013) em sua obra *?História do Direito?* demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano causado. Assim, a proteção era diretamente proporcional à ocorrência do ato ilícito, buscando restaurar um equilíbrio percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma a sociedade têm **o dever de** não agir de



forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles patrimoniais ou não. **A responsabilidade civil**, vem como o dever legal de reparação por um dano, patrimonial ou não, que alguém tenha causado a outra pessoa.

Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2018) ressaltam que Responsabilidade, **?para o Direito**, nada mais é que uma obrigação derivada **de um dever** jurídico sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato?, descrevem **a responsabilidade civil** como a obrigação constante de assumir as consequências decorrentes **de uma atividade**, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, **prestar um serviço**) ou morais (convivência social),

Como explica Carlos Roberto Gonçalves em sua obra edição de 2009:

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 restabelecer a harmonia **e o equilíbrio** violados pelo dano constitui a fonte geradora **da responsabilidade civil**. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as **espécies de responsabilidade**, **que** abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar a todos os domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados ??a terceiros, encarna sem dúvida a dignidade humana, é um dos principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis ??por causar danos a terceiros. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e a adoção de punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, em suas obras, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora a **relação entre o direito, a moral e a justiça**. Ele defende que **?o direito deve ser usado como um meio para promover a igualdade, a justiça e a dignidade humana?**, desta forma **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas pelos danos sofridos.

RESPONSABILIDADE OBJETIVA E **SUBJETIVA**

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: objetiva e subjetiva. Dependendo da natureza da responsabilidade, **o elemento culpa** pode ou não ser considerado. Este é um item importante para distinguir **a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva**.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito **da Responsabilidade Civil**, é importante enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro **sobre o tema**:

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate de responsabilidade por culpa ou pelo risco ? subjectiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, **à reparação dos danos**. Mas **não é possível**, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos). [3: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf]

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante



é que justifica a função punitiva **da responsabilidade civil**.

Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à prática de **um ato ilícito**. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar o artigo 186 **do Código Civil**, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa prejuízo a outra pessoa. Nessa modalidade, **a culpa do agente** é um fator essencial. Portanto, somente quando **a culpa do agente** for comprovada, **a responsabilidade será** considerada subjetiva.

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.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova **da culpa do agente** se torna um requisito necessário para **que o dano** seja indenizável." Assim, os **casos de culpa presumida** não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por **dolo ou culpa** (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. **Caio Mário da Silva Pereira** destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, **fundamentalmente**, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Assim, considerando **a teoria da responsabilidade subjetiva** erige em **pressuposto da obrigação de indenizar**, ou de reparar o dano, o comportamento culposos do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito **de responsabilidade civil subjetiva**, existem situações **em que a** reposição de danos é necessária **independentemente da existência de culpa**, baseando-se apenas na constatação do dano em si e no **nexo de causalidade**. Nesses casos, é imposta **a responsabilidade civil objetiva**.

A responsabilidade civil objetiva no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir **a responsabilidade subjetiva**, mas sim de possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, **a responsabilidade objetiva está presente em** legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; **o Código de Trânsito Brasileiro** e, **o Código de Defesa do Consumidor**.

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, como a responsabilidade extracontratual da Administração Pública, prevista no § 6º **do art. 37 da CRFB**, e a responsabilidade em acidentes nucleares, prevista **em seu art. 21, XXIII, ?c?**.

A responsabilidade objetiva com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois esta é uma regra geral da legislação brasileira. **A teoria do risco** é o que fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por **Caio Mário da Silva Pereira** nas seguintes palavras:

No campo objetivista situa-se a **teoria do risco** proclamando ser de melhor justiça que todo aquele que disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O **Código de Defesa do Consumidor**, Lei 8.078/90, estabelece a **responsabilidade objetiva** do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o **elemento culpa**, conforme o constante nos artigos 12 e 14: Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem **independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos** decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, **bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua** utilização e riscos.

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.** (Brasil, 1990).

O **Código Civil de 2002** ajustou-se a evolução da **responsabilidade**, e apesar de não ter abandonado por completo a **responsabilidade subjetiva**, inovou ao estabelecer a **responsabilidade objetiva** em seu artigo 927:

Art. 927: **Aquele que, por ato ilícito** (arts. 186 e 187), **causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.**

Parágrafo único. Haverá obrigação **de reparar o dano**, independentemente 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. (Brasil, 1990)

Será necessária a **obrigação de** compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por lei ou **quando se trata de uma atividade** realizada regularmente pelo **causador do dano**, devido à sua natureza intrínseca, apresentar risco potencial para os direitos de terceiros.

A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem **necessidade de se** discutir a presença ou ausência de culpa. O que **importa é que, se** uma atividade exercida apresenta, por sua natureza, um risco aos direitos de terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido com culpa ou não.

Na doutrina da **responsabilidade civil**, a **teoria do risco proveito**, postula **que aquele que** se beneficia economicamente de uma determinada atividade deve arcar com os ônus oriundos **dos danos causados** ??a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras a partir **de uma atividade** potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos que essa atividade possa causar, **independentemente da existência de culpa.**

Assim reflete-se o princípio de equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes da **teoria do risco proveito**, cujo suporte doutrinário é a noção de que é sujeito à reparação aquele que retira um proveito ou vantagem do fato **causador do dano**. Isto é **quem aufere o cômodo suporta o incômodo?**. Se por um lado esta teoria assume **que a imputação** de riscos deve ser isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, por outro lado, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem **para o**

agente (Farias, Rosenvald, Netto. 2023 p.529).

Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, **por isso a Lei** de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria ao apontar **a responsabilidade objetiva** dos fornecedores **de produtos e serviços** prestados.

DANO EXTRAPATRIMONIAL

O **dano extrapatrimonial** pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais **de uma pessoa**, resultando em um prejuízo ao seu bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar o estado de ânimo da vítima, cuja recuperação para o estado anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, **o dano moral é** compensado **por meio de** uma indenização. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida.

De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro **dos direitos da personalidade**. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015)

Em resumo, **o dano moral é** uma forma de buscar justiça **por meio de** uma indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRACONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra **de um dever** jurídico, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa que uma pessoa tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes de uma **ação ou omissão** ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou Maria Helena Diniz: (2014) "**A responsabilidade civil é** a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados ??a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações, seja no âmbito contratual ou extracontratual. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: **a Responsabilidade Civil Contratual**, que ocorre quando existe um contrato prévio entre as partes, e **a Responsabilidade Civil** Extracontratual ou Aquiliana, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado nos artigos 186 a 188 e 927 a 954 **do Código Civil**, qualquer indivíduo que **causar dano a** outro, seja por **negligência, imprudência ou** intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o **descumprimento de um dever** origina outro, que é o de remediar o dano provocado, **independentemente da existência** prévia contratual.

A inexistência de uma relação jurídica prévia não impossibilita a violação **de um dever** jurídico preexistente, necessário para a configuração **da responsabilidade civil**, eis que tal dever emana da própria lei (neminem laedere), enquanto dever geral do direito, com aplicação erga omnes. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando nos referimos à responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações acordadas entre as partes **em um contrato**. Conforme a legislação, essa noção de responsabilidade é delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. Carlos



Roberto Gonçalves (2009), em sua obra "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.

O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, **o devedor deve responder por perdas e danos**, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula **que o devedor** é responsável pelos danos causados ??pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir indenização pelos danos sofridos.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por **perdas e danos**, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde uma das partes se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como via de regra de adesão. O artigo 730 **do Código Civil** define o contrato de transporte e, as suas características são discutidas no artigo 736 do Código. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre as principais características do contrato de transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades para que o contrato se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega incólume, ao lugar de destino. A lei não exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (Nader, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma **de comprovação de culpa** daquele que não cumpriu com a sua parte, estabelecendo também uma sanção para casos de não **cumprimento de uma** clausula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas em resultados, e **a responsabilidade objetiva** tem sido assumida desde a sua criação. É importante ressaltar que o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no



destino acordado.

Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, a menos que o inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no que diz a sumula 187 do Supremo Tribunal Federal:

Sumula 187 - A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Desse modo, verifica-se que a responsabilidade do transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. Só pode ser isento de responsabilidade em situação de Força maior, circunstâncias externas imprevisas e total responsabilidade da vítima.

Por fim, a professora Maria Helena Diniz (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável independentemente da existência de dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente causou o dano.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados ??a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo assim, a responsabilidade objetiva destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis ??por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua Carlos Roberto Gonçalves (2009):

O art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que limita a responsabilidade das empresas aéreas pelos danos causados a terceiros, perdeu eficácia a partir da entrada em vigor da Constituição Federal de 1988, que estendeu a responsabilidade objetiva, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas de direito privado

prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros (art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite para a **responsabilidade civil do Estado**, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a Convenção de Varsóvia. No entanto, para voos realizados integralmente dentro do Brasil, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86). No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. Cabe destacar que a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.

Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 ? estabelece normas de proteção e **defesa do consumidor**, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo.

FUNÇÃO PUNITIVA **DA RESPONSABILIDADE CIVIL**: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzato Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial ?Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator para que ele não volte a incidir no mesmo erro?, ou seja; quando se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, o objetivo é suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. O objetivo é a repressão **para que a** punição tenha caráter educativo e **a pessoa que** causou o dano não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que os interesses do lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia a sua função social. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal de **reparação do dano**, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização em caso de negligência (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, em caso de pluralidade de responsáveis (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização em caso **de culpa do** lesado (art. 570º), e pela normal irrelevância da causa virtual na responsabilidade civil. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[4: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf.]

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova **da culpa do agente** se torna um requisito necessário para **que o dano** seja indenizável." Assim, os **casos de culpa presumida** não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por **dolo ou culpa** (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. **Caio Mário da Silva**

Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que preocupando-se com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca a importância dos direitos humanos fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida e assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso I, CF/88).

A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou a necessidade de estabelecer uma legislação que protegesse os direitos dos passageiros, não apenas em relação às suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, ratificada pelo Brasil em 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade da Convenção de Varsóvia foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para a responsabilidade civil das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. Além disso, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenvald, Netto, 2023 p. 1062)

Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se

estabeleciam.

O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a **responsabilidade do** transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade com a lei o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a **responsabilidade do** transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de interesse na entrega?, feito pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador **obrigado a pagar** até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo o que foi decidido na Convenção de Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições de **responsabilidade**, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado **que o dano** resulta de uma **ação ou omissão** do transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, em caso de uma **ação ou omissão** de prepostos, seja igualmente provado que estes agiram no exercício de suas funções.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade do art. 22. Se for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com a intenção de causar danos ou agiu de forma temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro de suas funções oficiais **no momento do** dano. Em resumo se comprovar que todas as medidas foram tomadas para evitar danos, exclui-se **assim a responsabilidade** da transportadora.

No transporte de passageiros, a **responsabilidade do** transportador ficou limitada, em caso de acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece em caso de reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 **RIO DE JANEIRO**)

Embora a Convenção de Varsóvia tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi alvo de críticas por não fornecer proteção adequada aos passageiros em caso de acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como o Protocolo de Haia de 1955 e o Protocolo de Montreal de 1999, que buscaram aumentar os limites de responsabilidade e melhorar as proteções aos passageiros.

CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), instituído pela Lei nº 7.565 de 1986, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades das partes envolvidas.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com tratados internacionais como a Convenção de Varsóvia, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o **Código de Defesa do Consumidor (CDC)** (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger os direitos dos consumidores **no Brasil**.

O CBAer atua em harmonia com a Convenção de Varsóvia ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas em caso de acidentes, que são em grande parte derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem que, o **Código de Defesa do Consumidor** é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo que o Código **do Consumidor em nada** poderia alterar o CBA, uma vez que este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, por sua vez, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores em todos os tipos de transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que os direitos dos consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e que os **danos causados ??aos consumidores** sejam reparados.

Há alguns entendimentos que quando não **se trata de** relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido pela Convenção de Varsóvia ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o **Código de Defesa do Consumidor**.

A Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o **Código de Defesa do Consumidor** convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto **em relação às** normas concernentes à **responsabilidade civil do** transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere à **responsabilidade civil do** transportador. Em relação a outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., **que não são** tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide do **Código de Defesa do Consumidor (CDC)** são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que incluem a Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e o **Código Civil**, que oferece o conjunto de leis gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada



por 30 países, no Brasil passou a ter efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por todo o mundo. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm o **dever de** exigir que as companhias aéreas celebrem contratos de seguro com o objetivo de garantir uma cobertura efetiva para danos.

Art. 50 - Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, **de acordo com a** presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impôs a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora **a teoria do risco**, mandamento previsto na **responsabilidade civil objetiva**, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando **a responsabilidade subjetiva** na modalidade **de culpa presumida**.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação para todos os casos de transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese de **culpa exclusiva ou concorrente** como causa de exoneração e mitigação **da responsabilidade do** transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, não há obstáculos para **que o consumidor**, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos **que o consumidor** prejudicado teve. A reparação que alcança a Convenção de Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. **O que se** observa, com clareza, **que se trata de** danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, **a responsabilidade do** transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
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 a 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.

[...]

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou **de um objeto** que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no



número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado **que o dano** é resultado de uma **ação ou omissão** do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre **que, no caso de uma ação ou omissão** de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções. [...]

Em geral, **a solução para** esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar a harmonização das normas. Pode ser necessário considerar princípios de direito internacional, direitos **do consumidor** e a proteção dos direitos fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO **DANO MORAL**

O conflito jurisprudencial entre **o Superior Tribunal de Justiça (STJ)** e o Supremo Tribunal Federal (STF) do Brasil gira em torno da aplicabilidade **do Código de Defesa do Consumidor (CDC)** em relação à Convenção de Varsóvia e sua sucessora, a Convenção de Montreal, no que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais. Por um lado, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto na Convenção de Varsóvia não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, em caso de extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC. Em 2020, no âmbito **do Superior Tribunal de Justiça (STJ)**, a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados pelo **Código de Defesa do Consumidor (CDC)**. O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que a Convenção de Montreal de 1999 é uma atualização da Convenção de Varsóvia de 1929, período em que sequer se cogitava **a possibilidade de indenização por danos** morais. Segundo o STJ, **os danos extrapatrimoniais** não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se **o entendimento** no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive em relação ao prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP
. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. **DIREITO DO CONSUMIDOR**.
EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS
E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS.
APLICAÇÃO **DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM** RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS.
RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

[5: Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020]

Por outro lado, em sessão no plenário, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar o tema 210 com repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor **da indenização por danos** materiais deveria ser limitado conforme o

estipulado no art. 22 da Convenção de Varsóvia, considerando suas alterações por acordos internacionais subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o art. 178 da Constituição, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o **Código de Defesa do Consumidor**. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituiu o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais são limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao **Código de Defesa do Consumidor**.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o objeto do recurso, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado à **indenização por danos** morais, ressaltando que as restrições impostas pelos tratados internacionais são aplicadas apenas às compensações por danos materiais, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, **tendo em vista que** o artigo 22 não menciona especificamente a compensação **por dano moral**. **Além disso**, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece adequada à natureza do direito protegido em casos **de indenização por dano moral**.

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente da casa Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável em **casos que envolvam** situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. **INDENIZAÇÃO POR DANOS** EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão geral, para que se apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, **por meio da** formulação da tese de **que ?Não se** aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional?.

Portanto, conclui-se **que a** resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma base para a solução adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação por



danos materiais e morais aos passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora os tratados internacionais sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio nas relações sociais. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações **de indenização por danos materiais e morais**, **o que pode** violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de cada caso concreto.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio nas relações sociais, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas **por meio de** decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante para determinar a responsabilização das empresas de transporte aéreo na **reparação do dano material e** principalmente no tocante ao dano moral sofrido pelo consumidor.

O **Código de Defesa do Consumidor (CDC)**, com sua abordagem na **responsabilidade civil objetiva** das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por **danos causados aos consumidores**. As Convenções de Montreal e Varsóvia, **apesar de não** serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar **a responsabilidade do** transportador, especialmente em **casos de responsabilidade subjetiva**.

É possível concluir que os temas aqui debatidos giram em torno de aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e a distinção entre danos materiais e morais em contextos internacionais, especialmente **em relação às** Convenções de Varsóvia e Montreal no âmbito do transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da interpretação das leis e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas em caso de danos a passageiros. Além disso, sublinha-se a relevância da repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade na aplicação do direito, mantendo-se em consonância com os princípios constitucionais.

Recentemente, a Comissão **do Superior Tribunal de Justiça** indicou que os tratados internacionais restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) têm indicado caminho aberto para as indenizações nos casos de danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere **a possibilidade de** sempre aplicar a ?norma mais benéfica ou mais favorável? ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.



REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 30 set. 2023.
- CASTRO, Flavia Lages. História do Direito Geral e Brasil ? 10ª edição. Editora. LumenJuris Direito. **Rio de Janeiro** 2013
- DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, v. 7, 2007. 8 p.
- DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil**. 28. ed. São Paulo: Saraiva, v.28, 2014.
- DWORKIN, Ronald. Levando os Direitos a Sério - 6ª edição. ed wmfmartinsfontes. São Paulo, 2020. 568 p.
- FARIAS, Cristiano Chaves ? v.3 - Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto ? 10. ed. rev. e atual. ? São Paulo: Ed. Juspodvm, 2023, p. 529.
- GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA Filho, Rodolfo. Novo **curso de direito civil**, v. III: **responsabilidade civil**. 9ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 55-60.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro**, Vol 4 - **Responsabilidade Civil**. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 47.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 11. ed.rev. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 13
- IHERING, Rudolf Von. A Luta pelo Direito. São Paulo: Editora Martin Claret, 2002, p. 58-59.
- JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.
- LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. Direito das Obrigações, V.1: Introdução - da Constituição das Obrigações. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.
- MENEZES CORDEIRO, Antonio. Direito das Obrigações. Lisboa: Faculdade de Direito de Lisboa, v. 2,
- NADER, Paulo. **Curso De Direito Civil - Vol. 7: Responsabilidade civil**. 6ª edição. ed. **Rio de Janeiro: forense**, 2015.
- NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 2. Ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 317.
- O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica no Direito Brasileiro. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>.- Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.
- O Instituto **da Responsabilidade Civil, a Função Punitiva e a Teoria do Valor** do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.
- Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.
- PEREIRA, Caio Mario **Da Silva**. **Responsabilidade Civil**, f. 232. 2002. 464 p.
- PEREIRA, Caio Mario **Da Silva**. **Responsabilidade Civil**. Florenses, f. 232, 1990. 11p.



Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-pressupostos-gerais/>>. Acesso em: 10 ago. 2023.

TARTUCE, Flávio. Manual **de Direito Civil**: volume único / Flávio Tartuce. ? 11. ed. ? **Rio de Janeiro, Forense**; METODO, 2021.

WOLKMER, Antônio Carlos. Fundamentos de História do Direito. Revista ampliada ? Editora DelRey. 6ª edição. Belo Horizonte. 2011.



=====

Arquivo 1: [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Arquivo 2: <https://jus.com.br/artigos/48283/analise-juridica-da-responsabilidade-civil-e-as-suas-vertentes> (9576 termos)

Termos comuns: 391

Similaridade: 2,26%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento <https://jus.com.br/artigos/48283/analise-juridica-da-responsabilidade-civil-e-as-suas-vertentes> (9576 termos)

=====

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS



Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC apresentado ao **Curso de Direito** da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial **para a obtenção** do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO **DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO** TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL **NOS CASOS DE** EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC aprovado como requisito parcial **para a obtenção** do grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO **DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO** TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL **NOS CASOS DE** EXTRAVIO DE BAGAGENS

Carlos Ney Pereira Veiga



[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador ? UCSAL]

Darlá Conceição Santos

[2: Orientador, Mestre, Professor e Advogado]

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto de responsabilidade civil recomendado pela legislação, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas internacionais, com o objetivo de demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário com amparo nos direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal do Brasil de 1988. A fim de contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos de Responsabilidade Civil, dos tratados internacionais e a observação do que preconiza o art. 178 da constituição em relação aos tratados firmados pela União como critério para a solução de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a melhor alternativa para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direitos humanos, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos da Constituição Federal, pois, os tratados limita a responsabilidade Civil das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do Código de Defesa do Consumidor em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes e decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Palavras-chave: Responsabilidade das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This Course Conclusion Paper aims to analyze the institute of civil liability recommended by legislation, relating to the transportation of cargo by international airlines, with the aim of demonstrating the prediction of the application of consumerist legislation in the face of international treaties of which the Brazil is a signatory based on the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is made based on considerable study of scholars, Civil Liability institutes, international treaties and observation of what art. 178 of the constitution in relation to the treaties signed by the Union as criteria for resolving conflicts on international flights, considering that it was not a better choice that could guarantee the consumer the best alternative for resolving disputes, as it should protect the fundamental rights of the citizen who is positive as human rights, and that following the Warsaw and Montreal treaties contradicts the precepts of the Federal Constitution, as the treaties limit the civil liability of airlines, providing for compensation charged only with regard to material damage due to the loss of baggage in international flight, being silent regarding moral damages. Finally, the TCC explores the application of the Consumer Protection Code in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, based on precedents and decisions of the Federal Supreme Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.



SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS . 2.1 HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR. 2.7 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer. 3.3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA. 4 DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar a **responsabilidade civil** das empresas de transporte aéreo internacional em casos de extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor brasileiro (CDC) em confronto com tratados internacionais, especialmente a Convenções de Varsóvia Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais conflitos entre as regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 anos de existência do CDC e do seu papel na proteção dos direitos dos



consumidores, há controvérsias quanto à **sua aplicação no** contexto de voos internacionais, dado o embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem. Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do **da responsabilidade civil** ao longo do tempo, em seguida abordará o instituto **da responsabilidade civil no** sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação de serviços de transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate em razão das imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer **sobre o assunto**.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal, além de outras normativas relevantes, como o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer). O foco recai sobre o contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias dos tratados e acordos internacionais, com ênfase na Convenção de Montreal de 1999, que trouxe mudanças significativas desde a Convenção de Varsóvia, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa o Código Brasileiro de Aeronáutica, especialmente no que **se refere a** voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas nos tratados internacionais relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada foi bibliográfica, com foco no estudo de fontes secundárias, incluindo livros doutrinários e artigos acadêmicos, escolhidos por sua relevância e contribuição ao debate atual nos campos do **direito do consumidor** e direito internacional. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS HISTÓRICOS **DA RESPONSABILIDADE CIVIL**.

Ao longo da história, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas **a necessidade de** manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados. Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e **a forma de** lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial para o desenvolvimento do direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente **no momento em que a responsabilidade** sem culpa constituía a regra, sendo o **causador do dano** punido **de acordo com a** pena de Talião, prevista na **Lei das XII Tábuas (olho por olho, dente por dente)**. A experiência romana demonstrou **que a responsabilidade** sem culpa poderia trazer situações injustas, surgindo **a necessidade de** comprovação desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a manutenção da paz social.

Flávia Lages de Castro (2013) **em sua obra** ?História do Direito? demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano causado. Assim, a proteção era diretamente proporcional à ocorrência **do ato ilícito**, buscando **restaurar um equilíbrio** percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma a sociedade têm **o dever de** não agir de



forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles patrimoniais ou não. **A responsabilidade civil**, vem como o dever legal de reparação por **um dano, patrimonial** ou não, que alguém tenha **causado a outra** pessoa.

Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2018) ressaltam que Responsabilidade, ?para o Direito, nada mais é que uma obrigação derivada **de um dever jurídico sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato?**, descrevem **a responsabilidade civil como** a obrigação constante **de assumir as consequências** decorrentes de uma atividade, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, prestar um serviço) ou morais (convivência social),

Como explica **Carlos Roberto Gonçalves em sua obra** edição de 2009:

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 restabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora **da responsabilidade civil**. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as espécies de responsabilidade, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar a todos os domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados ??a terceiros, encarna sem dúvida a dignidade humana, é um dos principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis ??por causar **danos a terceiros**. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e **a adoção de** punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, **em suas obras**, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora a relação entre **o direito, a moral e a justiça**. **Ele defende que ?o direito deve** ser usado como um meio para promover a igualdade, a justiça e a dignidade humana?, desta forma **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas pelos danos sofridos.

RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: objetiva e subjetiva. Dependendo da natureza da responsabilidade, **o elemento culpa** pode ou não ser considerado. Este é um item importante para distinguir **a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva**.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito **da Responsabilidade Civil**, é importante enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro sobre o tema:

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate **de responsabilidade por culpa** ou pelo risco ? subjectiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, à reparação dos danos. Mas não é possível, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos). [3: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf]

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante

é que justifica a função **punitiva da responsabilidade civil**.

Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à prática de um ato ilícito. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar o **artigo 186 do Código Civil**, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa prejuízo a outra pessoa. Nessa modalidade, a **culpa do agente é um fator** essencial. Portanto, somente quando a **culpa do agente** for comprovada, a responsabilidade será considerada subjetiva.

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.**

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da **culpa do agente** se torna um requisito necessário **para que o dano seja indenizável**." Assim, os casos **de culpa presumida** não são contemplados aqui, seguindo a **regra geral** da teoria clássica, que exige a existência prévia **de uma conduta** intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A **responsabilidade subjetiva** está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. **Caio Mário da Silva Pereira** destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Assim, considerando a teoria da responsabilidade subjetiva erige em pressuposto da obrigação de indenizar, ou de reparar o dano, o comportamento culposo do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito **de responsabilidade civil** subjetiva, existem situações **em que a** reposição de danos é necessária independentemente da **existência de culpa**, baseando-se apenas na constatação **do dano em si** e no **nexo de causalidade**. Nesses casos, é imposta a **responsabilidade civil objetiva**.

A **responsabilidade civil objetiva** no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir a **responsabilidade subjetiva**, mas sim de possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, a **responsabilidade objetiva** está presente em legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; o Código de Trânsito Brasileiro e, o Código de Defesa do Consumidor.

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, como a responsabilidade extracontratual da Administração Pública, prevista no § 6º do art. 37 da CRFB, **e a responsabilidade** em acidentes nucleares, prevista em seu art. 21, XXIII, ?c?.

A **responsabilidade objetiva** com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois **esta é uma** regra geral da legislação brasileira. **A teoria do risco** é o que fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por **Caio Mário da Silva Pereira** nas seguintes palavras:



No campo objetivista situa-se a **teoria do risco** proclamando ser de melhor justiça que todo aquele que disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O **Código de Defesa do Consumidor**, Lei 8.078/90, estabelece a **responsabilidade objetiva** do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o **elemento culpa**, conforme o constante nos artigos 12 e 14: Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem independentemente da **existência de culpa**, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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. (Brasil, 1990).

O **Código Civil de 2002** ajustou-se a evolução da responsabilidade, e apesar de não ter abandonado por completo a **responsabilidade subjetiva**, inovou ao estabelecer a **responsabilidade objetiva em seu artigo 927**:

Art. 927: **Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.**

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente 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. (Brasil, 1990)

Será necessária a **obrigação de** compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por **lei ou quando** se trata de uma atividade realizada regularmente pelo **causador do dano**, devido à sua natureza intrínseca, apresentar risco potencial **para os direitos de** terceiros.

A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem necessidade de se discutir a presença ou ausência de culpa. **O que importa é que, se** uma atividade exercida apresenta, **por sua natureza**, um risco aos direitos de terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido **com culpa ou não**.

Na doutrina **da responsabilidade civil**, a **teoria do risco proveito**, postula **que aquele que** se beneficia economicamente de uma determinada atividade deve arcar com os ônus oriundos dos danos causados ??a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras **a partir de** uma atividade potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos que essa atividade possa causar, independentemente da **existência de culpa**.

Assim reflete-se o **princípio de** equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes **da teoria do risco proveito**, cujo suporte doutrinário é a **noção de** que é sujeito à reparação aquele que retira um proveito ou vantagem **do fato causador do dano**. Isto é ?quem aufere o conforto suporta o incômodo?. Se por um lado esta teoria assume que a imputação de riscos deve ser isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, **por outro lado**, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem **para o**

agente (Farias, Rosenvald, Netto. 2023 p.529).

Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, por isso a Lei de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria **ao apontar a responsabilidade objetiva** dos fornecedores de produtos e serviços prestados.

DANO EXTRAPATRIMONIAL

O dano extrapatrimonial pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais **de uma pessoa**, resultando em **um prejuízo ao seu** bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar **o estado de** ânimo da vítima, cuja recuperação para o estado anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, **o dano moral é** compensado por meio de uma indenização. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida.

De acordo com o civilista Silvio **de Salvo Venosa**, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015)

Em resumo, **o dano moral é** uma forma de buscar justiça por meio de uma indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRACONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra **de um dever jurídico**, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa **que uma pessoa** tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes de **uma ação ou omissão** ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou **Maria Helena Diniz**: (2014) "**A responsabilidade civil é** a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados ??a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações, seja no âmbito contratual ou extracontratual. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: **a Responsabilidade Civil** Contratual, que ocorre quando existe um contrato prévio **entre as partes**, e **a Responsabilidade Civil** Extracontratual ou Aquiliana, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado nos artigos 186 a 188 e 927 a 954 **do Código Civil**, qualquer indivíduo que **causar dano a** outro, seja por negligência, imprudência ou intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o descumprimento **de um dever** origina outro, que é o de remediar o dano provocado, independentemente da existência prévia contratual.

A inexistência de uma relação jurídica prévia não impossibilita **a violação de um dever jurídico** preexistente, necessário para a configuração **da responsabilidade civil**, eis que tal dever emana da própria lei (neminem laedere), enquanto dever geral do direito, com aplicação erga omnes. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando nos referimos à responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações acordadas **entre as partes** em um contrato. Conforme a legislação, essa **noção de responsabilidade é** delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. **Carlos**

Roberto Gonçalves (2009), em sua obra "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.

O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, o devedor deve responder por **perdas e danos**, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula que o devedor é responsável pelos danos causados ??pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir indenização pelos danos sofridos.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por **perdas e danos**, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde uma das partes se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como via de regra de adesão.

O artigo 730 do Código Civil define o contrato de transporte e, **as suas** características são discutidas **no artigo 736 do Código**. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre as principais características do contrato de transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades **para que o** contrato se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega incólume, ao lugar de destino. A lei não exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo **para que se** definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (Nader, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma de comprovação de culpa daquele que não cumpriu **com a sua** parte, estabelecendo também uma sanção para casos de não cumprimento de uma cláusula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas em resultados, **e a responsabilidade objetiva** tem sido assumida desde a sua criação. É importante ressaltar que o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no



destino acordado.

Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, a menos que o inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no que diz a sumula 187 do Supremo Tribunal Federal:

Sumula 187 - **A responsabilidade contratual** do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Desse modo, verifica-se **que a responsabilidade do** transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. Só pode ser isento de responsabilidade em situação de Força maior, circunstâncias externas imprevisas e total responsabilidade da vítima.

Por fim, a professora **Maria Helena Diniz** (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, parágrafo 6º, **da Constituição Federal** estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável independentemente da existência de dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente **causou o dano**.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, **assegurado o direito** de regresso contra o responsável **nos casos de** dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados ??a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo **assim**, **a responsabilidade objetiva** destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis ??por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua **Carlos Roberto Gonçalves** (2009):

O art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que limita a responsabilidade das empresas aéreas pelos danos causados a terceiros, perdeu eficácia a partir da entrada em vigor **da Constituição Federal de 1988**, **que** estendeu **a responsabilidade objetiva**, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas de direito privado

prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros (art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite **para a responsabilidade civil do Estado**, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a Convenção de Varsóvia. No entanto, para voos realizados integralmente dentro do Brasil, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86). No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. Cabe destacar que a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.

Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 ? estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, **inciso V, da Constituição Federal**.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo.

FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzato Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial ? Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator **para que ele** não volte a incidir no mesmo erro?, ou seja; quando se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, o objetivo é suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. O objetivo é a repressão para que a punição tenha **caráter educativo e a pessoa que causou o dano** não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que **os interesses do** lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia a sua função social. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal **de reparação do dano**, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização **em caso de negligência** (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, **em caso de pluralidade de responsáveis** (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização **em caso de culpa do lesado** (art. 570º), e pela normal irrelevância da causa virtual **na responsabilidade civil**. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[4: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf.]

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da **culpa do agente** se torna um requisito necessário **para que o dano seja** indenizável." Assim, os casos **de culpa presumida** não são contemplados aqui, seguindo **a regra geral** da teoria clássica, que exige a existência prévia **de uma conduta** intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. **Caio Mário da Silva**

Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que preocupando-se com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca a importância dos direitos humanos fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida e assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso I, CF/88).

A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou a necessidade de estabelecer uma legislação que protegesse os direitos dos passageiros, não apenas em relação às suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, ratificada pelo Brasil em 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade da Convenção de Varsóvia foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para a responsabilidade civil das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. Além disso, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenvald, Netto, 2023 p. 1062)

Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se



estabeleciam.

O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a **responsabilidade do** transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade **com a lei** o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a **responsabilidade do** transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de **interesse na entrega**, feito pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo o que foi decidido na Convenção de Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições **de responsabilidade**, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado **que o dano** resulta de **uma ação ou omissão** do transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição **de que, em caso de uma ação ou omissão** de prepostos, seja igualmente provado que estes agiram no exercício de suas funções.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade do art. 22. Se for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com a intenção de causar danos ou **agiu de forma** temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro de suas funções oficiais no momento **do dano**. Em resumo se comprovar que **todas as medidas** foram tomadas para evitar danos, exclui-se **assim a responsabilidade** da transportadora.

No transporte de passageiros, **a responsabilidade do** transportador ficou limitada, **em caso de** acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece **em caso de** reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 **RIO DE JANEIRO**)

Embora a Convenção de Varsóvia tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi alvo de críticas por não fornecer proteção adequada aos passageiros **em caso de** acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como o Protocolo de Haia de 1955 e o Protocolo de Montreal de 1999, que buscaram aumentar os limites de responsabilidade e melhorar as proteções aos passageiros.

CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), instituído pela **Lei nº 7.565 de 1986**, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades das partes envolvidas.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com tratados internacionais como a Convenção de Varsóvia, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o Código de Defesa do Consumidor (CDC) (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger os direitos dos consumidores no Brasil.

O CBAer atua em harmonia com a Convenção de Varsóvia ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas **em caso de** acidentes, que são em grande parte derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem **que, o Código** de Defesa do Consumidor é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo **que o Código** do Consumidor em nada poderia alterar o CBA, **uma vez que** este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, por sua vez, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores em todos os tipos de transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que os direitos dos consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e **que os danos causados** aos consumidores sejam reparados.

Há alguns entendimentos que quando não se trata de relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido pela Convenção de Varsóvia ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o Código de Defesa do Consumidor.

A Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto em relação às normas concernentes **à responsabilidade civil do** transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere **à responsabilidade civil do** transportador. Em relação a outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., que não são tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide do Código de Defesa do Consumidor (CDC) são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que incluem a Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e **o Código Civil**, que oferece o conjunto de leis gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada



por 30 países, no Brasil passou a ter efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por todo o mundo. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm **o dever de exigir que** as companhias aéreas celebrem contratos de seguro com o objetivo de garantir uma cobertura efetiva para danos.

Art. 50 - Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, **de acordo com a** presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impôs a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora **a teoria do risco**, mandamento previsto **na responsabilidade civil objetiva**, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando **a responsabilidade subjetiva** na modalidade **de culpa presumida**.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação para todos os casos de transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese **de culpa exclusiva** ou concorrente como causa de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, não há obstáculos **para que o** consumidor, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos que o consumidor prejudicado teve. A reparação que alcança a Convenção de Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. **O que se** observa, com clareza, que se trata de danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 **de 27 de** setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. **Em caso de** dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, **a responsabilidade do** transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
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 a 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.

[...]

4. **Em caso de** destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no

número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado **que o dano** é resultado de **uma ação ou omissão** do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de **uma ação ou omissão** de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções. [...]

Em geral, a solução para esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar a harmonização das normas. Pode ser necessário considerar princípios de direito internacional, direitos do consumidor e a proteção dos direitos fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM **RELAÇÃO AO DANO MORAL**

O conflito jurisprudencial entre o **Superior Tribunal de Justiça** (STJ) e o Supremo Tribunal Federal (STF) do Brasil gira em torno da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor (CDC) em relação à Convenção de Varsóvia e sua sucessora, a Convenção de Montreal, no que **diz respeito à** responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais. Por **um lado**, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto na Convenção de Varsóvia não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, **em caso de** extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC. Em 2020, **no âmbito do Superior Tribunal de Justiça** (STJ), a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados **pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC)**. O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que a Convenção de Montreal de 1999 é uma atualização da Convenção de Varsóvia de 1929, período em que sequer se cogitava **a possibilidade de indenização por danos** morais. Segundo o STJ, os danos extrapatrimoniais não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se o entendimento no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive em relação ao prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP
. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. **DIREITO DO CONSUMIDOR**.
EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO **POR DANOS MATERIAIS E MORAIS**. NORMAS
E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS.
APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS.
RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

[5: Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020]

Por outro lado, em sessão no plenário, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar o tema 210 com repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor da **indenização por danos materiais** deveria ser limitado conforme o



estipulado no art. 22 da Convenção de Varsóvia, considerando suas alterações por acordos internacionais subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o art. 178 da Constituição, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o Código de Defesa do Consumidor. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituiu o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos do art. 178 da **Constituição da República**, as normas e os tratados internacionais são limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o objeto do recurso, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado à **indenização por danos** morais, ressaltando que as restrições impostas pelos tratados internacionais são aplicadas apenas às compensações **por danos materiais**, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, **tendo em vista** que o artigo 22 não menciona especificamente a compensação por dano moral. Além disso, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece **adequada à natureza** do direito protegido em casos **de indenização por** dano moral.

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente da casa Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável **em casos que** envolvam situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. **INDENIZAÇÃO POR DANOS** EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão geral, **para que se** apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, por meio da formulação da tese de que ?Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional?.

Portanto, conclui-se que a resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma **base para a** solução adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação **por**



danos materiais e morais aos passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora os tratados internacionais sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio **nas relações sociais**. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações **de indenização por danos materiais e morais**, **o que pode** violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de **cada caso concreto**.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio **nas relações sociais**, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas por meio de decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante para determinar a responsabilização das empresas de transporte aéreo na **reparação do dano material e** principalmente no tocante **ao dano moral** sofrido pelo consumidor.

O Código de Defesa do Consumidor (CDC), com sua abordagem **na responsabilidade civil objetiva** das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por danos causados aos consumidores. As Convenções de Montreal e Varsóvia, apesar de não serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar **a responsabilidade do** transportador, especialmente em casos de **responsabilidade subjetiva**.

É possível concluir que os temas aqui debatidos giram em torno de aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e a distinção entre **danos materiais e morais** em contextos internacionais, especialmente em relação às Convenções de Varsóvia e Montreal **no âmbito do** transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da **interpretação das leis** e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas **em caso de danos a** passageiros. Além disso, sublinha-se **a relevância da** repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade na aplicação do direito, mantendo-se em consonância com **os princípios constitucionais**.

Recentemente, a Comissão **do Superior Tribunal de Justiça** indicou que os tratados internacionais restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) têm indicado caminho aberto para as indenizações **nos casos de** danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere **a possibilidade de** sempre aplicar a ?norma mais benéfica ou mais favorável? ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição **República Federativa do Brasil** de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 30 set. 2023.
- CASTRO, Flavia Lages. História do Direito Geral e Brasil ? 10ª edição. Editora. LumenJuris Direito. **Rio de Janeiro** 2013
- DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, v. 7, 2007. 8 p.
- DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil**. 28. ed. São Paulo: Saraiva, v.28, 2014.
- DWORKIN, Ronald. Levando os Direitos a Sério - 6ª edição. ed wmfmartinsfontes. São Paulo, 2020. 568 p.
- FARIAS, Cristiano Chaves ? v.3 - Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto ? 10. ed. rev. e atual. ? São Paulo: Ed. Juspodvm, 2023, p. 529.
- GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA Filho, Rodolfo. Novo **curso de direito civil**, v. III: responsabilidade civil. 9ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 55-60.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro**, Vol 4 - Responsabilidade Civil. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 47.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil.11. ed.rev. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 13
- IHERING, Rudolf Von. A Luta pelo Direito. São Paulo: Editora Martin Claret, 2002, p. 58-59.
- JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.
- LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. **Direito das Obrigações**, V.1: Introdução - da Constituição das Obrigações. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.
- MENEZES CORDEIRO, Antonio. **Direito das Obrigações**. Lisboa: Faculdade de Direito de Lisboa, v. 2,
- NADER, Paulo. **Curso De Direito Civil - Vol. 7: Responsabilidade civil**. 6ª edição. ed. Rio de Janeiro: forense, 2015.
- NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 2. Ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 317.
- O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica no Direito Brasileiro**. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>. Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.
- O Instituto **da Responsabilidade Civil**, a Função Punitiva e a **Teoria do Valor** do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.
- Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil, f. 232. 2002. 464 p.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil. Florenses, f. 232, 1990. 11p.



Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-pressupostos-gerais/>>. Acesso em: 10 ago. 2023.

TARTUCE, Flávio. **Manual de Direito Civil**: volume único / Flávio Tartuce. ? 11. ed. ? **Rio de Janeiro, Forense**; METODO, 2021.

WOLKMER, Antônio Carlos. **Fundamentos de História do Direito**. Revista ampliada ? Editora DelRey. 6ª edição. Belo Horizonte. 2011.



=====

Arquivo 1: [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Arquivo 2: <https://jus.com.br/artigos/50717/a-teoria-do-risco-criado-e-a-responsabilidade-objetiva-do-empregador-em-acidentes-de-trabalho> (7087 termos)

Termos comuns: 333

Similaridade: 2,24%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento <https://jus.com.br/artigos/50717/a-teoria-do-risco-criado-e-a-responsabilidade-objetiva-do-empregador-em-acidentes-de-trabalho> (7087 termos)

=====

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAÍO DE BAGAGENS

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAÍO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC apresentado ao Curso de Direito da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC aprovado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Carlos Ney Pereira Veiga



[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador ? UCSAL]

Darlá Conceição Santos

[2: Orientador, Mestre, Professor e Advogado]

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto de **responsabilidade civil** recomendado pela legislação, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas internacionais, com o objetivo de demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário com amparo nos direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal do Brasil de 1988. **A fim de** contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos de **Responsabilidade Civil**, dos tratados internacionais e a observação do que preconiza o **art. 178 da constituição em relação aos** tratados firmados pela União como critério para a solução de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a melhor alternativa para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direitos humanos, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos **da Constituição Federal**, pois, os tratados limita a **responsabilidade Civil** das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do **Código de Defesa do Consumidor** em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes e decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Palavras-chave: Responsabilidade das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This Course Conclusion Paper aims to analyze the institute of civil liability recommended by legislation, relating to the transportation of cargo by international airlines, with the aim of demonstrating the prediction of the application of consumerist legislation in the face of international treaties of which the Brazil is a signatory based on the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is made based on considerable study of scholars, Civil Liability institutes, international treaties and observation of what art. 178 of the constitution in relation to the treaties signed by the Union as criteria for resolving conflicts on international flights, considering that it was not a better choice that could guarantee the consumer the best alternative for resolving disputes, as it should protect the fundamental rights of the citizen who is positive as human rights, and that following the Warsaw and Montreal treaties contradicts the precepts of the Federal Constitution, as the treaties limit the civil liability of airlines, providing for compensation charged only with regard to material damage due to the loss of baggage in international flight, being silent regarding moral damages. Finally, the TCC explores the application of the Consumer Protection Code in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, based on precedents and decisions of the Federal Supreme Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.



SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS . 2.1 HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR. 2.7 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTALS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer. 3.3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA. 4 DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar a **responsabilidade civil** das empresas de transporte aéreo internacional em casos de extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade do **Código de Defesa do Consumidor** brasileiro (CDC) **em confronto com** tratados internacionais, especialmente a Convenções de Varsóvia Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais conflitos entre as regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 anos de existência do CDC e do seu papel na proteção dos direitos dos



consumidores, há controvérsias quanto à sua aplicação no contexto de voos internacionais, dado o embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem. Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do **da responsabilidade civil** ao longo do tempo, em seguida abordará o instituto **da responsabilidade civil** no sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação de serviços de transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate em razão das imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer sobre o assunto.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal, além de outras normativas relevantes, como **o Código Brasileiro de Aeronáutica** (CBAer). O foco **recai sobre o** contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias dos tratados e acordos internacionais, com ênfase na Convenção de Montreal de 1999, que trouxe mudanças significativas desde a Convenção de Varsóvia, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa **o Código Brasileiro de Aeronáutica**, especialmente no que **se refere a** voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas nos tratados internacionais relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada foi bibliográfica, com foco no estudo de fontes secundárias, incluindo livros doutrinários e artigos acadêmicos, escolhidos por sua relevância e contribuição ao debate atual nos campos do direito **do consumidor e** direito internacional. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS HISTÓRICOS **DA RESPONSABILIDADE CIVIL**.

Ao longo da história, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas **a necessidade de** manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados. Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e a forma de lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial **para o desenvolvimento** do direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente no momento **em que a responsabilidade** sem culpa constituía a regra, sendo o **causador do dano** punido **de acordo com a** pena de Talião, prevista na Lei das XII Tábuas (olho por olho, dente por dente). A experiência romana demonstrou **que a responsabilidade** sem culpa poderia trazer situações injustas, surgindo **a necessidade de** comprovação desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a manutenção da paz social. Flávia Lages de Castro (2013) em sua obra *?História do Direito?* demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano causado. Assim, a proteção era diretamente proporcional à ocorrência **do ato ilícito**, buscando restaurar um equilíbrio percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma a sociedade têm **o dever de** não agir de



forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles patrimoniais ou não. **A responsabilidade civil**, vem como o dever legal de reparação por um dano, patrimonial ou não, que alguém tenha causado a outra pessoa.

Pablo Stolze Gagliano e **Rodolfo Pamplona Filho** (2018) ressaltam que Responsabilidade, "para o Direito, nada mais é que uma obrigação derivada de **um dever jurídico** sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato?", descrevem **a responsabilidade civil** como a obrigação constante de assumir as consequências decorrentes **de uma atividade**, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, prestar um serviço) ou morais (convivência social),

Como explica Carlos Roberto Gonçalves em sua obra edição de 2009:

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 restabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora **da responsabilidade civil**. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as espécies de responsabilidade, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar **a todos os** domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados "a terceiros, encarna sem dúvida a dignidade humana, é um dos principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis "por causar danos a terceiros. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e a adoção de punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, em suas obras, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora a relação entre o direito, a moral e a justiça. Ele defende que "o direito deve ser usado como um meio para promover a igualdade, a justiça e a dignidade humana", desta forma **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas pelos danos sofridos.

RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: objetiva e subjetiva. Dependendo da natureza da responsabilidade, o elemento culpa pode ou não ser considerado. Este é um item importante para distinguir **a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva**.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito **da Responsabilidade Civil**, é importante enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro **sobre o tema**:

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate de responsabilidade por culpa ou pelo risco "subjectiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, à reparação dos danos. Mas não é possível, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos). [3: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf]

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante



é que justifica a função punitiva **da responsabilidade civil**.

Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à prática de um ato ilícito. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar o artigo 186 **do Código Civil**, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa prejuízo a outra pessoa. Nessa modalidade, **a culpa do agente é** um fator essencial. Portanto, somente quando **a culpa do** agente for comprovada, a responsabilidade será considerada subjetiva.

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.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para **que o dano seja** indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. **Caio Mário da Silva Pereira destaca:**

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Assim, considerando a teoria da responsabilidade subjetiva erige em pressuposto da obrigação de indenizar, ou de reparar o dano, o comportamento culposo do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito **de responsabilidade civil** subjetiva, existem situações **em que a** reposição de danos é necessária independentemente **da existência de** culpa, baseando-se apenas na constatação **do dano em** si e no nexos de causalidade. Nesses casos, é imposta **a responsabilidade civil** objetiva.

A responsabilidade civil objetiva no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir **a responsabilidade subjetiva**, mas sim de possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, **a responsabilidade objetiva está presente em legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; o Código de Trânsito Brasileiro e, o Código de Defesa do Consumidor.**

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, como a responsabilidade extracontratual da Administração Pública, prevista no § 6º do art. 37 da CRFB, e a responsabilidade em acidentes nucleares, prevista em seu art. 21, XXIII, ?c?.

A responsabilidade objetiva com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois **esta é uma** regra geral da legislação brasileira. **A teoria do risco é o que** fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por **Caio Mário da Silva Pereira** nas seguintes palavras:

No campo objetivista situa-se a **teoria do risco** proclamando ser de melhor justiça que todo aquele que disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O **Código de Defesa do Consumidor**, Lei 8.078/90, estabelece a **responsabilidade objetiva** do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o elemento culpa, conforme o constante nos artigos 12 e 14: Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem independentemente da **existência de culpa**, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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. (Brasil, 1990).

O **Código Civil de 2002** ajustou-se a evolução da responsabilidade, e apesar de não ter abandonado por completo a **responsabilidade subjetiva**, inovou ao estabelecer a **responsabilidade objetiva em seu artigo 927**:

Art. 927: **Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.**

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente 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. (Brasil, 1990)

Será necessária a obrigação de compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por **lei ou quando se trata de uma atividade** realizada regularmente **pelo causador do dano**, devido à sua natureza intrínseca, apresentar risco potencial **para os direitos de terceiros**.

A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem necessidade de se discutir a presença ou ausência de culpa. **O que importa** é que, se uma atividade exercida apresenta, **por sua natureza**, um risco aos direitos de terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido **com culpa ou não**.

Na doutrina **da responsabilidade civil**, a **teoria do risco proveito**, postula que aquele que se beneficia economicamente de uma determinada atividade deve arcar com os ônus oriundos dos danos causados ??a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras **a partir de uma atividade** potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos **que essa atividade** possa causar, independentemente **da existência de culpa**.

Assim reflete-se o princípio de equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes **da teoria do risco proveito**, cujo suporte doutrinário é a noção de que é **sujeito à reparação** aquele que retira um proveito ou vantagem **do fato causador do dano**. **Isto é** ?quem aufere o conforto suporta o incômodo?. Se por um lado esta teoria assume que a imputação de riscos deve ser isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, **por outro lado**, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem para o

agente (Farias, Rosenvald, Netto. 2023 p.529).

Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, por isso a Lei de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria ao apontar a **responsabilidade objetiva** dos fornecedores de produtos e serviços prestados.

DANO EXTRAPATRIMONIAL

O dano extrapatrimonial pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais de uma pessoa, resultando em um prejuízo ao seu bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar o estado de ânimo da vítima, cuja recuperação para o estado anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, o dano moral é compensado por meio de uma indenização. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida.

De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015)

Em resumo, o dano moral é uma **uma forma de** buscar justiça por meio de uma indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra de **um dever jurídico**, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa que uma pessoa tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes de uma **ação ou omissão** ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou **Maria Helena Diniz**: (2014) "**A responsabilidade civil** é a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados ??a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações, seja no âmbito **contratual ou extracontratual**. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: **a Responsabilidade Civil Contratual**, que ocorre quando existe um contrato prévio entre as partes, e **a Responsabilidade Civil Extracontratual ou Aquiliana**, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado nos artigos 186 a 188 e 927 a 954 do **Código Civil**, qualquer indivíduo que **causar dano a** outro, seja por negligência, imprudência ou intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o descumprimento de um dever origina outro, que é o de remediar o dano provocado, independentemente da existência prévia contratual.

A inexistência **de uma relação** jurídica prévia não impossibilita a violação de **um dever jurídico** preexistente, necessário para a configuração **da responsabilidade civil**, eis que tal dever emana da própria lei (neminem laedere), enquanto dever geral do direito, com aplicação erga omnes. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando **nos referimos à** responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações acordadas entre as partes em um contrato. Conforme a legislação, essa noção de responsabilidade é delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. Carlos

Roberto Gonçalves (2009), em sua obra "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.

O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, o devedor deve responder por perdas e danos, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula que o devedor é responsável pelos danos causados ??pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir indenização pelos danos sofridos.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde uma das partes se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como via de regra de adesão. O artigo 730 **do Código Civil** define o contrato de transporte e, as suas características são discutidas no artigo 736 do Código. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas **do contrato de** transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre as principais características **do contrato de** transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades para **que o contrato** se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega incólume, ao lugar de destino. **A lei não** exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (Nader, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma de comprovação de culpa daquele que não cumpriu com a sua parte, estabelecendo também uma sanção para casos de não cumprimento de uma cláusula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas **em resultados, e a responsabilidade objetiva** tem sido assumida desde a sua criação. É importante ressaltar que o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no



destino acordado.

Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, a menos que o inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no que diz a sumula 187 do Supremo Tribunal Federal:

Sumula 187 - A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Desse modo, verifica-se **que a responsabilidade do** transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. Só pode ser isento de responsabilidade em situação de Força maior, circunstâncias externas imprevistas e total responsabilidade **da vítima**.

Por fim, a professora **Maria Helena Diniz** (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, parágrafo 6º, **da Constituição Federal** estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável independentemente **da existência de** dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente causou o dano.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado **o direito de** regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados ??a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo assim, **a responsabilidade objetiva** destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis ??por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua Carlos Roberto Gonçalves (2009):

O **art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica**, que limita a responsabilidade das empresas aéreas pelos danos causados a terceiros, perdeu eficácia **a partir da** entrada em vigor **da Constituição Federal** de 1988, que estendeu **a responsabilidade objetiva**, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas de direito privado

prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros (art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite **para a responsabilidade civil do Estado**, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a Convenção de Varsóvia. No entanto, para voos realizados integralmente dentro do Brasil, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é **o Código Brasileiro de Aeronáutica** (Lei 7.565/86). No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. Cabe destacar que a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.

Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece **o Código Brasileiro de Aeronáutica** (CBA).

Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 ? estabelece normas de proteção e **defesa do consumidor, de ordem pública** e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, **da Constituição Federal**.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo.

FUNÇÃO PUNITIVA **DA RESPONSABILIDADE CIVIL**: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzato Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial ?Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator para que ele não volte a incidir no mesmo erro?, ou seja; quando se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, o objetivo é suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. O objetivo é a repressão para que a punição tenha caráter educativo e a pessoa que causou o dano não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que os interesses do lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia **a sua função** social. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal de **reparação do dano**, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização **em caso de negligência** (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, **em caso de pluralidade de responsáveis** (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização **em caso de culpa do lesado** (art. 570º), e pela normal irrelevância da causa virtual **na responsabilidade civil**. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[4: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf.]

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para **que o dano seja** indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. **Caio Mário da Silva**

Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que preocupando-se com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca a importância dos direitos humanos fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida e assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso I, CF/88).

A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou a necessidade de estabelecer uma legislação que protegesse os direitos dos passageiros, não apenas em relação às suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, ratificada pelo Brasil em 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade da Convenção de Varsóvia foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para a responsabilidade civil das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. Além disso, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenvald, Netto, 2023 p. 1062)

Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se

estabeleciam.

O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a **responsabilidade do** transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade com **a lei** o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a **responsabilidade do** transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de **interesse na entrega**, feito pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo o que foi decidido na Convenção de Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições de responsabilidade, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for **provado que o dano** resulta de uma **ação ou omissão do** transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, **em caso de** uma **ação ou omissão** de prepostos, seja igualmente provado que estes agiram **no exercício de** suas funções.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade do art. 22. Se for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com a intenção de causar danos ou agiu de forma temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro de suas funções oficiais no momento **do dano**. Em resumo se comprovar que **todas as medidas** foram tomadas para evitar danos, exclui-se assim **a responsabilidade da** transportadora.

No transporte de passageiros, **a responsabilidade do** transportador ficou limitada, **em caso de** acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece **em caso de** reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 RIO DE JANEIRO)

Embora a Convenção de Varsóvia tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi alvo de críticas por não fornecer proteção adequada aos passageiros **em caso de** acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como o Protocolo de Haia de 1955 e o Protocolo de Montreal de 1999, que buscaram aumentar os limites de responsabilidade e melhorar as proteções aos passageiros.

CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer

O **Código Brasileiro de Aeronáutica** (CBAer), instituído pela Lei nº 7.565 de 1986, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades das partes envolvidas.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com tratados internacionais como a Convenção de Varsóvia, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o **Código de Defesa do Consumidor** (CDC) (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger os direitos dos consumidores no Brasil.

O CBAer atua em harmonia com a Convenção de Varsóvia ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas **em caso de** acidentes, que são **em grande parte** derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem **que, o Código de Defesa do Consumidor** é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo **que o Código** do Consumidor em nada poderia alterar o CBA, uma vez que este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, por sua vez, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores em todos os tipos de transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que os direitos dos consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e que os danos causados ??aos consumidores sejam reparados.

Há alguns entendimentos que quando não **se trata de** relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido pela Convenção de Varsóvia ou pelo **Código Brasileiro de Aeronáutica** e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o **Código de Defesa do Consumidor**.

A Convenção de Varsóvia, **o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor** convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto em relação às normas concernentes **à responsabilidade civil do** transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere **à responsabilidade civil do** transportador. **Em relação a** outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., que não são tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide do **Código de Defesa do Consumidor** (CDC) são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que incluem a Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; **o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as** políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e **o Código Civil**, que oferece o conjunto de leis gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada



por 30 países, no Brasil **passou a ter** efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por todo o mundo. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm **o dever de exigir que** as companhias aéreas celebrem contratos de seguro com o objetivo de garantir uma cobertura efetiva para danos.

Art. 50 - Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, **de acordo com a** presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impôs a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora **a teoria do risco**, mandamento previsto **na responsabilidade civil** objetiva, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando **a responsabilidade subjetiva** na modalidade de culpa presumida.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação para todos os casos de transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese de culpa exclusiva ou concorrente como causa de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, **não há obstáculos** para que o consumidor, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos que o consumidor prejudicado teve. A reparação que alcança a Convenção de Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. O que se observa, com clareza, **que se trata de** danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas **ao Transporte Aéreo** Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. **Em caso de** dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, **a responsabilidade do** transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
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 a 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.

[...]

4. **Em caso de** destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga **ou de um** objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no

número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for **provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do** transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma **ação ou omissão** de um preposto, se prove também que este atuava **no exercício de** suas funções. [...]

Em geral, a solução para esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar a harmonização das normas. Pode ser necessário considerar princípios de direito internacional, direitos **do consumidor** e a proteção dos direitos fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO MORAL

O conflito jurisprudencial entre o Superior Tribunal de Justiça (STJ) e o Supremo Tribunal Federal (STF) do Brasil gira em torno da aplicabilidade do **Código de Defesa do Consumidor (CDC) em relação à** Convenção de Varsóvia e sua sucessora, a Convenção de Montreal, no que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais.

Por um lado, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto na Convenção de Varsóvia não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, **em caso de** extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC. Em 2020, **no âmbito do** Superior Tribunal de Justiça (STJ), a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados pelo **Código de Defesa do Consumidor (CDC)**. O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que a Convenção de Montreal de 1999 é uma atualização da Convenção de Varsóvia de 1929, período em que sequer se cogitava **a possibilidade de indenização** por danos morais. Segundo o STJ, os danos extrapatrimoniais não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se o entendimento no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive em relação ao prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP
. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR.
EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS
E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS.
APLICAÇÃO DO **CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS** DANOS MORAIS.
RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

[5: Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020]

Por outro lado, em sessão no plenário, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar o tema 210 com repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor da indenização por danos materiais deveria ser limitado conforme o

estipulado no art. 22 da Convenção de Varsóvia, considerando suas alterações por acordos internacionais subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o **art. 178 da Constituição**, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o **Código de Defesa do Consumidor**. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituiu o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos **do art. 178 da Constituição** da República, as normas e os tratados internacionais são limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao **Código de Defesa do Consumidor**.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o **objeto do recurso**, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado **à indenização por danos morais**, ressaltando que as restrições impostas pelos tratados internacionais são aplicadas apenas às compensações por danos materiais, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, **tendo em vista** que o artigo 22 não menciona especificamente a compensação por dano moral. Além disso, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece adequada à natureza do direito protegido em casos de indenização por dano moral.

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente da casa Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável **em casos que** envolvam situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. INDENIZAÇÃO POR DANOS EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão geral, para que se apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, por meio da formulação da tese de **que ?Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional?**

Portanto, conclui-se que a resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma base para a solução adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação por



danos materiais e morais aos passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora os tratados internacionais sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio nas relações sociais. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações de indenização por danos materiais e morais, o que pode violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de cada caso concreto.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio nas relações sociais, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas por meio de decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante para determinar a responsabilização das empresas de transporte aéreo **na reparação do dano** material e principalmente **no tocante ao** dano moral sofrido pelo consumidor.

O **Código de Defesa do Consumidor** (CDC), com sua abordagem **na responsabilidade civil** objetiva das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por danos causados aos consumidores. As Convenções de Montreal e Varsóvia, apesar de não serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar **a responsabilidade do** transportador, especialmente em casos de responsabilidade subjetiva. É possível concluir que os temas aqui debatidos giram em torno de aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e **a distinção entre** danos materiais e morais em contextos internacionais, especialmente em relação às Convenções de Varsóvia e Montreal **no âmbito do** transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da interpretação das leis e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas **em caso de** danos a passageiros. Além disso, sublinha-se a relevância da repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade na aplicação do direito, mantendo-se em consonância com os princípios constitucionais.

Recentemente, a Comissão do Superior Tribunal de Justiça indicou que os tratados internacionais restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) têm indicado caminho aberto para as indenizações nos casos de danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere **a possibilidade de** sempre aplicar a ?norma mais benéfica ou mais favorável? ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 30 set. 2023.
- CASTRO, Flavia Lages. História do Direito Geral e Brasil ? 10ª edição. Editora. LumenJuris Direito. Rio de Janeiro 2013
- DINIZ, Maria Helena. Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 21. ed. **São Paulo**: Saraiva, v. 7, 2007. 8 p.
- DINIZ, Maria Helena. Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 28. ed. **São Paulo**: Saraiva, v.28, 2014.
- DWORKIN, Ronald. Levando os Direitos a Sério - 6ª edição. ed wmfmartinsfontes. São Paulo, 2020. 568 p.
- FARIAS, Cristiano Chaves ? v.3 - Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto ? 10. ed. rev. e atual. ? **São Paulo**: Ed. Juspodvm, 2023, p. 529.
- GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA Filho, Rodolfo. Novo curso de direito civil, v. III: responsabilidade civil. 9ª. ed. **São Paulo**: Saraiva, 2011, p. 55-60.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro, Vol 4 - Responsabilidade Civil. 12. ed. **São Paulo**: Saraiva, 2017. p. 47.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil.11. ed.rev. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 13
- IHERING, Rudolf Von. A Luta pelo Direito. **São Paulo**: Editora Martin Claret, 2002, p. 58-59.
- JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.
- LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. **Direito das Obrigações**, V.1: Introdução - da Constituição das Obrigações. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.
- MENEZES CORDEIRO, Antonio. **Direito das Obrigações**. Lisboa: Faculdade de Direito de Lisboa, v. 2,
- NADER, Paulo. Curso De Direito Civil - Vol. 7: Responsabilidade civil. 6ª edição. ed. Rio de Janeiro: forense, 2015.
- NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. Curso de direito do consumidor. 2. Ed. **São Paulo**: Saraiva, 2005, p. 317.
- O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica **no Direito Brasileiro**. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>. Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.
- O Instituto **da Responsabilidade Civil**, a Função Punitiva e **a Teoria do Valor** do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.
- Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil, f. 232. 2002. 464 p.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil. Florenses, f. 232, 1990. 11p.



Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-pressupostos-gerais/>>. Acesso em: 10 ago. 2023.

TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil: volume único / Flávio Tartuce. ? 11. ed. ? Rio de Janeiro, Forense; METODO, 2021.

WOLKMER, Antônio Carlos. Fundamentos de História do Direito. Revista ampliada ? Editora DelRey. 6ª edição. Belo Horizonte. 2011.



=====

Arquivo 1: [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Arquivo 2: <https://1library.org/article/esp%C3%A9cies-de-responsabilidade-civil-interrup%C3%A7%C3%A3o-est%C3%A1gio-conviv%C3%Aancia-responsabilidade.yd92g2lz> (1543 termos)

Termos comuns: 209

Similaridade: 2,22%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://1library.org/article/esp%C3%A9cies-de-responsabilidade-civil-interrup%C3%A7%C3%A3o-est%C3%A1gio-conviv%C3%Aancia-responsabilidade.yd92g2lz> (1543 termos)

=====

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC apresentado ao Curso de Direito da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC aprovado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS



Carlos Ney Pereira Veiga

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador ? UCSAL]

Darlã Conceição Santos

[2: Orientador, Mestre, Professor e Advogado]

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto de **responsabilidade civil** recomendado pela legislação, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas internacionais, com o objetivo de demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário com amparo nos direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal do Brasil de 1988. A fim de contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos de **Responsabilidade Civil**, dos tratados internacionais e a observação do que preconiza o art. 178 da constituição em relação aos tratados firmados pela União como critério para a solução de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a melhor alternativa para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direitos humanos, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos da Constituição Federal, pois, os tratados limita a **responsabilidade Civil** das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do Código de Defesa do Consumidor em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes e decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Palavras-chave: Responsabilidade das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This Course Conclusion Paper aims to analyze the institute of civil liability recommended by legislation, relating to the transportation of cargo by international airlines, with the aim of demonstrating the prediction of the application of consumerist legislation in the face of international treaties of which the Brazil is a signatory based on the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is made based on considerable study of scholars, Civil Liability institutes, international treaties and observation of what art. 178 of the constitution in relation to the treaties signed by the Union as criteria for resolving conflicts on international flights, considering that it was not a better choice that could guarantee the consumer the best alternative for resolving disputes, as it should protect the fundamental rights of the citizen who is positive as human rights, and that following the Warsaw and Montreal treaties contradicts the precepts of the Federal Constitution, as the treaties limit the civil liability of airlines, providing for compensation charged only with regard to material damage due to the loss of baggage in international flight, being silent regarding moral damages. Finally, the TCC explores the application of the Consumer Protection Code in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, based on precedents and decisions of the Federal Supreme Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.



SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS . 2.1 HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR. 2.7 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer. 3.3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA. 4 DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar a **responsabilidade civil** das empresas de transporte aéreo internacional em casos de extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor brasileiro (CDC) em confronto com tratados internacionais, especialmente a Convenções de Varsóvia Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais conflitos entre as regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição



Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 anos de existência do CDC e do seu papel na proteção dos direitos dos consumidores, há controvérsias quanto à sua aplicação no contexto de voos internacionais, dado o embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem. Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do **da responsabilidade civil** ao longo do tempo, em seguida abordará o instituto **da responsabilidade civil no** sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação de serviços de transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate **em razão das** imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer sobre o assunto.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal, além de outras normativas relevantes, como o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer). O foco recai sobre o contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias dos tratados e acordos internacionais, com ênfase na Convenção de Montreal de 1999, que trouxe mudanças significativas desde a Convenção de Varsóvia, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa o Código Brasileiro de Aeronáutica, especialmente no que se refere a voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas nos tratados internacionais relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada foi bibliográfica, com foco no estudo de fontes secundárias, incluindo livros doutrinários e artigos acadêmicos, escolhidos por sua relevância e contribuição ao debate atual nos campos do direito do consumidor e direito internacional. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS HISTÓRICIDADE **DA RESPONSABILIDADE CIVIL.**

Ao longo da história, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas a necessidade de manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados. Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e a forma de lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial para **o desenvolvimento do** direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente no **momento em que a responsabilidade** sem culpa constituía a regra, sendo o causador do dano punido **de acordo com** a pena de Talião, prevista na Lei das XII Tábuas (olho por olho, dente por dente). A experiência romana demonstrou **que a responsabilidade** sem culpa poderia trazer situações injustas, surgindo a necessidade de comprovação desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a manutenção da paz social.

Flávia Lages de Castro (2013) em sua obra ?História do Direito? demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano causado. Assim, a proteção era diretamente proporcional à

ocorrência **do ato ilícito**, buscando restaurar um equilíbrio percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma a sociedade têm **o dever de** não agir de forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles patrimoniais ou não. **A responsabilidade civil**, vem como o dever legal de reparação por um dano, patrimonial ou não, que alguém tenha causado a outra pessoa.

Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2018) ressaltam que Responsabilidade, ?para o Direito, nada mais é que uma obrigação derivada **de um dever jurídico** sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato?, descrevem **a responsabilidade civil** como a obrigação constante de assumir as consequências decorrentes **de uma atividade**, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, prestar um serviço) ou morais (convivência social),

Como explica Carlos Roberto Gonçalves em sua obra edição de 2009:

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 restabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora **da responsabilidade civil**. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as **espécies de responsabilidade**, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar a todos os domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados ??a terceiros, encarna sem dúvida a dignidade humana, é um dos principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis ??por causar danos a terceiros. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e a adoção de punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, em suas obras, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora **a relação entre o direito, a moral e a justiça**. Ele defende que ?o direito deve ser usado como um meio para promover a igualdade, a justiça e a dignidade humana?, desta forma **a responsabilidade civil** desempenha um papel fundamental nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas pelos danos sofridos.

RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: objetiva e subjetiva. Dependendo da natureza da responsabilidade, o elemento culpa **pode ou não** ser considerado. Este é um item importante para distinguir **a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva**.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito **da Responsabilidade Civil**, é importante enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro sobre o tema:

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate de responsabilidade por culpa ou pelo risco ? subjetiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, à reparação dos danos. Mas não é possível, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos).



[3: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf]

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante é que justifica a função punitiva **da responsabilidade civil**.

Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à prática de um ato ilícito. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar **o artigo 186 do Código Civil**, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa prejuízo a outra pessoa. Nessa modalidade, a culpa do agente é um fator essencial. Portanto, somente quando a culpa do agente for comprovada, a responsabilidade será considerada subjetiva.

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**.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que **"A prova da culpa** do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, **os casos de culpa presumida** não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. **Caio Mário da Silva Pereira destaca:**

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Assim, considerando a teoria da responsabilidade subjetiva erige em pressuposto da obrigação de indenizar, ou de reparar o dano, o comportamento culposos do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito **de responsabilidade civil** subjetiva, existem situações em que a reposição de danos é necessária independentemente da existência de culpa, baseando-se apenas na constatação do dano em si e no nexo de causalidade. Nesses casos, é imposta **a responsabilidade civil objetiva**.

A responsabilidade civil objetiva no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir a responsabilidade subjetiva, mas sim de possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, **a responsabilidade objetiva** está presente em legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; o Código de Trânsito Brasileiro e, o Código de Defesa do Consumidor.

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, como **a responsabilidade extracontratual** da Administração Pública, prevista no § 6º do art. 37 da CRFB, **e a responsabilidade** em acidentes nucleares, prevista em seu art. 21, XXIII, ?c?.

A responsabilidade objetiva com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois esta é uma regra



geral da legislação brasileira. **A teoria do risco** é o que fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por **Caio Mário da Silva Pereira** nas seguintes palavras:

No campo objetivista situa-se **a teoria do risco** proclamando ser de melhor justiça que **todo aquele que** disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078/90, estabelece **a responsabilidade objetiva** do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o elemento culpa, conforme o constante nos artigos 12 e 14: Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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. (Brasil, 1990).

O Código Civil de 2002 ajustou-se a evolução da responsabilidade, e apesar de não ter abandonado por completo a responsabilidade subjetiva, inovou ao estabelecer **a responsabilidade objetiva** em seu artigo 927:

Art. 927: Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente 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. (Brasil, 1990)

Será necessária a obrigação de compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por **lei ou quando se trata de uma atividade realizada** regularmente pelo causador do dano, devido à sua natureza intrínseca, apresentar risco potencial **para os direitos de** terceiros.

A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem necessidade de se discutir a presença ou ausência de **culpa**. **O que** importa é que, se uma atividade exercida apresenta, **por sua natureza**, um risco **aos direitos de** terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido **com culpa ou não**.

Na doutrina **da responsabilidade civil**, **a teoria do risco proveito**, postula que **aquele que se** beneficia economicamente de uma determinada atividade deve arcar com os ônus oriundos dos danos causados ??a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras a partir **de uma atividade** potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos que essa atividade possa causar, independentemente da existência de culpa.

Assim reflete-se o princípio de equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes da **teoria do risco proveito**, cujo suporte doutrinário é a **noção de que** é sujeito à reparação aquele que retira um proveito ou vantagem do fato causador do dano. Isto é ?quem aufere o cômodo suporta o incômodo?. Se por um lado esta teoria assume que a imputação de riscos deve ser

isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, por outro lado, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem para o agente (Farias, Rosenvald, Netto. 2023 p.529).

Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, por isso a Lei de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria ao apontar **a responsabilidade objetiva** dos fornecedores de produtos e serviços prestados.

DANO EXTRAPATRIMONIAL

O dano extrapatrimonial pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais de uma pessoa, resultando em um prejuízo ao seu bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar o estado de ânimo da vítima, cuja recuperação para o estado anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, o dano moral é compensado por meio de uma indenização. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida.

De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015)
Em resumo, o dano moral é uma forma de buscar justiça por meio de uma indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

RESPONSABILIDADE **CONTRATUAL E EXTRA**CONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra **de um dever jurídico**, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa que uma pessoa tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes de uma **ação ou omissão** ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou Maria Helena Diniz: (2014) "**A responsabilidade civil** é a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados ??a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações , seja no âmbito **contratual ou extracontratual**. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: **a Responsabilidade Civil Contratual**, que ocorre quando existe um contrato prévio entre as partes, **e a Responsabilidade Civil Extracontratual ou Aquiliana**, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado nos artigos 186 a 188 e 927 a 954 **do Código Civil**, qualquer indivíduo que **causar dano a** outro, seja por negligência, imprudência ou intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o descumprimento **de um dever** origina outro, que **é o de** remediar o dano provocado, independentemente da existência prévia contratual.

A inexistência de uma relação jurídica prévia não impossibilita **a violação de um dever jurídico preexistente** , necessário **para a configuração da responsabilidade civil**, eis que tal dever emana da própria lei (neminem laedere), enquanto dever geral do direito, com aplicação erga omnes. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando nos referimos à responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações



acordadas entre as partes em um contrato. Conforme a legislação, **essa noção de** responsabilidade é delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. Carlos Roberto Gonçalves (2009), em sua obra "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.

O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, o devedor deve responder por perdas e danos, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula que o devedor é responsável pelos danos causados ??pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir indenização pelos danos sofridos.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde uma das partes se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como via de regra de adesão.

O artigo 730 do Código Civil define o contrato de transporte e, as suas características são discutidas no **artigo 736 do Código**. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre as principais características do contrato de transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades para que o contrato se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando **a pessoa ou** coisa chega incólume, ao lugar de destino. A lei não exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (Nader, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma de comprovação de culpa daquele que não cumpriu com a sua parte, estabelecendo também uma sanção para casos de não cumprimento de uma cláusula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas em resultados, **e a**

responsabilidade objetiva tem sido assumida desde a sua criação. É importante ressaltar que o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no destino acordado.

Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, a menos que o inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no que diz a sumula 187 do Supremo Tribunal Federal:

Sumula 187 - A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Desse modo, **verifica-se que a responsabilidade** do transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. Só pode ser isento de responsabilidade em situação de Força maior, circunstâncias externas imprevistas e total responsabilidade da vítima.

Por fim, a professora Maria Helena Diniz (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável independentemente da existência de dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente causou o dano.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas **de direito público e as de direito privado** prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados ??a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo assim, **a responsabilidade objetiva** destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis ??por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua Carlos Roberto Gonçalves (2009):

O art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que limita a responsabilidade das empresas aéreas pelos



danos causados a terceiros, perdeu eficácia **a partir da** entrada em vigor da Constituição Federal de 1988, que estendeu **a responsabilidade objetiva**, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas **de direito privado** prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros (art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite para **a responsabilidade civil** do Estado, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a Convenção de Varsóvia. No entanto, para voos realizados integralmente dentro do Brasil, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86). No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. **Cabe destacar que** a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.

Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 ? estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo.

FUNÇÃO PUNITIVA **DA RESPONSABILIDADE CIVIL**: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzatto Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial ?Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator para que ele não volte a incidir no mesmo erro?, ou seja; quando se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, o objetivo é suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. O objetivo é a repressão para que a punição tenha caráter educativo e a pessoa que causou o dano não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que os interesses do lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia a sua função social. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal de reparação do dano, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização em caso de negligência (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, em caso de pluralidade de responsáveis (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização em caso de culpa do lesado (art. 570º), e pela normal irrelevância da causa virtual **na responsabilidade civil**. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[4: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf.]

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "**A prova da culpa** do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, **os casos de culpa presumida** não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional

motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. **Caio Mário da Silva Pereira destaca:**

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que preocupando-se com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca a importância dos direitos humanos fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida e assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso I, CF/88).

A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou a necessidade de estabelecer uma legislação que protegesse os direitos dos passageiros, não apenas em relação às suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, ratificada pelo Brasil em 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização **da responsabilidade civil no** transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade da Convenção de Varsóvia foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para **a responsabilidade civil** das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. Além disso, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenvald, Netto, 2023 p. 1062)



Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se estabeleciam.

O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade com a lei o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de interesse na entrega?, feito pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo o que foi decidido na Convenção de Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições de **responsabilidade**, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma **ação ou omissão do** transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, em caso de uma **ação ou omissão de** prepostos, seja igualmente provado que estes agiram no exercício de suas funções.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade do art. 22. Se for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com a intenção de causar danos ou agiu de forma temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro de suas funções oficiais no momento do dano. Em resumo se comprovar que todas as medidas foram tomadas para evitar danos, exclui-se assim a responsabilidade da transportadora.

No transporte de passageiros, a responsabilidade do transportador ficou limitada, em caso de acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece em caso de reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 RIO DE JANEIRO)

Embora a Convenção de Varsóvia tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi alvo de críticas por não fornecer proteção adequada aos passageiros em caso de acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como o



Protocolo de Haia de 1955 e o Protocolo de Montreal de 1999, que buscaram aumentar os limites de responsabilidade e melhorar as proteções aos passageiros.

CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), instituído pela Lei nº 7.565 de 1986, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades das partes envolvidas.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com tratados internacionais como a Convenção de Varsóvia, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o Código de Defesa do Consumidor (CDC) (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger os direitos dos consumidores no Brasil.

O CBAer atua em harmonia com a Convenção de Varsóvia ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas em caso de acidentes, que são em grande parte derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem **que, o Código** de Defesa do Consumidor é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo **que o Código** do Consumidor em nada poderia alterar o CBA, uma vez que este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, por sua vez, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores em todos os tipos de transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que os direitos dos consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e que os danos causados aos consumidores sejam reparados.

Há alguns entendimentos que quando não se trata de relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido pela Convenção de Varsóvia ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutico e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o Código de Defesa do Consumidor.

A Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto em relação às normas concernentes **à responsabilidade civil** do transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere **à responsabilidade civil** do transportador. Em relação a outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., que não são tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide do Código de Defesa do Consumidor (CDC) são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que incluem a Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e **o Código Civil**, que oferece o conjunto de leis gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA

AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada por 30 países, no Brasil passou a ter efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por todo o mundo. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm o **dever de** exigir que as companhias aéreas celebrem contratos de seguro com o objetivo de garantir uma cobertura efetiva para danos.

Art. 50 - Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, **de acordo com** a presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impôs a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora **a teoria do risco**, mandamento previsto **na responsabilidade civil** objetiva, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando a responsabilidade subjetiva na modalidade de culpa presumida.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação para todos **os casos de** transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese de culpa exclusiva ou concorrente como causa de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, não há obstáculos para que o consumidor, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos que o consumidor prejudicado teve. A reparação que alcança a Convenção de Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. O que se observa, com clareza, que se trata de danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
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 a 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.

[...]

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros

volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma **ação ou omissão do** transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, **no caso de uma ação ou omissão de** um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções. [...]

Em geral, a solução para esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar a harmonização das normas. Pode ser necessário considerar princípios de direito internacional, direitos do consumidor e a proteção dos direitos fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO MORAL

O conflito jurisprudencial entre o Superior Tribunal de Justiça (STJ) e o Supremo Tribunal Federal (STF) do Brasil gira em torno da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor (CDC) em relação à Convenção de Varsóvia e sua sucessora, a Convenção de Montreal, no que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais. Por um lado, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto na Convenção de Varsóvia não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, em caso de extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC. Em 2020, no âmbito do Superior Tribunal de Justiça (STJ), a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que a Convenção de Montreal de 1999 é uma atualização da Convenção de Varsóvia de 1929, período em que sequer se cogitava **a possibilidade de** indenização por danos morais. Segundo o STJ, os danos extrapatrimoniais não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se o entendimento no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive em relação ao prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP
. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR.
EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS
E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS.
APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS.
RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

[5: Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020]

Por outro lado, em sessão no plenário, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar o tema 210 com

repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor da indenização por danos materiais deveria ser limitado conforme o estipulado no art. 22 da Convenção de Varsóvia, considerando suas alterações por acordos internacionais subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o art. 178 da Constituição, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o Código de Defesa do Consumidor. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituíra o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais são limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o objeto do recurso, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado à indenização por danos morais, ressaltando que as restrições impostas pelos tratados internacionais são aplicadas apenas às compensações por danos materiais, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, tendo em vista **que o artigo 22** não menciona especificamente a compensação por dano moral. Além disso, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece adequada à natureza do direito protegido em casos de indenização por dano moral.

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente da casa Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável em casos que envolvam situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. INDENIZAÇÃO POR DANOS EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO **A QUE SE** NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão geral, para que se apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, por meio da formulação da tese **de que ?Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional?**

Portanto, conclui-se que a resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a

especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma base para a solução adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação por danos materiais e morais aos passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora os tratados internacionais sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio nas relações sociais. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações de indenização por danos materiais e morais, o que pode violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de cada caso concreto.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio nas relações sociais, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas por meio de decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante para determinar a responsabilização das empresas de transporte aéreo na reparação do dano material e principalmente no tocante ao dano moral sofrido pelo consumidor.

O Código de Defesa do Consumidor (CDC), com sua abordagem **na responsabilidade civil** objetiva das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por danos causados aos consumidores. As Convenções de Montreal e Varsóvia, apesar de não serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar a responsabilidade do transportador, especialmente em casos de responsabilidade subjetiva. É possível concluir que os temas aqui debatidos giram **em torno de** aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e a distinção entre danos materiais e morais em contextos internacionais, especialmente em relação às Convenções de Varsóvia e Montreal no âmbito do transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da interpretação das leis e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas em caso de danos a passageiros. Além disso, sublinha-se a relevância da repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade na aplicação do direito, mantendo-se em consonância com os princípios constitucionais.

Recentemente, a Comissão do Superior Tribunal de Justiça indicou que os tratados internacionais restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) têm indicado caminho aberto para as indenizações nos casos de danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere **a possibilidade de** sempre aplicar a ?norma mais benéfica ou mais favorável? ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.



REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 30 set. 2023.
- CASTRO, Flavia Lages. História do Direito Geral e Brasil ? 10ª edição. Editora. LumenJuris Direito. Rio de Janeiro 2013
- DINIZ, Maria Helena. Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 21. ed. São Paulo: Saraiva, v. 7, 2007. 8 p.
- DINIZ, Maria Helena. Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 28. ed. São Paulo: Saraiva, v.28, 2014.
- DWORKIN, Ronald. Levando os Direitos a Sério - 6ª edição. ed wmfmartinsfontes. São Paulo, 2020. 568 p.
- FARIAS, Cristiano Chaves ? v.3 - Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto ? 10. ed. rev. e atual. ? São Paulo: Ed. Juspodvm, 2023, p. 529.
- GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA Filho, Rodolfo. Novo curso de direito civil, v. III: responsabilidade civil. 9ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 55-60.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro, Vol 4 - Responsabilidade Civil. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 47.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil.11. ed.rev. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 13
- IHERING, Rudolf Von. A Luta pelo Direito. São Paulo: Editora Martin Claret, 2002, p. 58-59.
- JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.
- LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. Direito das Obrigações, V.1: Introdução - da Constituição das Obrigações. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.
- MENEZES CORDEIRO, Antonio. Direito das Obrigações. Lisboa: Faculdade de Direito de Lisboa, v. 2,
- NADER, Paulo. Curso De Direito Civil - Vol. 7: Responsabilidade civil. 6ª edição. ed. Rio de Janeiro: forense, 2015.
- NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. Curso de direito do consumidor. 2. Ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 317.
- O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica no Direito Brasileiro. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>.- Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.
- O Instituto **da Responsabilidade Civil**, a Função Punitiva e **a Teoria do Valor** do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.
- Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.



PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil, f. 232. 2002. 464 p.
PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil. Florenses, f. 232, 1990. 11p.
Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-pressupostos-gerais/>>. Acesso em: 10 ago. 2023.
TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil: volume único / Flávio Tartuce. ? 11. ed. ? Rio de Janeiro, Forense; METODO, 2021.
WOLKMER, Antônio Carlos. Fundamentos de História do Direito. Revista ampliada ? Editora DelRey. 6ª edição. Belo Horizonte. 2011.



=====

Arquivo 1: [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx \(8079 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://www.aurum.com.br/blog/tratados-internacionais> (3722 termos)

Termos comuns: 82

Similaridade: 0,69%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx \(8079 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento <https://www.aurum.com.br/blog/tratados-internacionais> (3722 termos)

=====

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC apresentado ao **Curso de Direito** da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC aprovado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Carlos Ney Pereira Veiga

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador ? UCSAL]



Darlã Conceição Santos

[2: Orientador, Mestre, Professor e Advogado]

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto de responsabilidade civil recomendado pela legislação, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas internacionais, com o objetivo de demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário com amparo nos direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal do Brasil de 1988. A fim de contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos de Responsabilidade Civil, dos tratados internacionais e a observação do que preconiza o art. 178 da constituição em relação aos tratados firmados pela União como critério para a solução de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a melhor alternativa para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direitos humanos, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos da Constituição Federal, pois, os tratados limita a responsabilidade Civil das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do Código de Defesa do Consumidor em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes e decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Palavras-chave: Responsabilidade das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This Course Conclusion Paper aims to analyze the institute of civil liability recommended by legislation, relating to the transportation of cargo by international airlines, with the aim of demonstrating the prediction of the application of consumerist legislation in the face of international treaties of which the Brazil is a signatory based on the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is made based on considerable study of scholars, Civil Liability institutes, international treaties and observation of what art. 178 of the constitution in relation to the treaties signed by the Union as criteria for resolving conflicts on international flights, considering that it was not a better choice that could guarantee the consumer the best alternative for resolving disputes, as it should protect the fundamental rights of the citizen who is positive as human rights, and that following the Warsaw and Montreal treaties contradicts the precepts of the Federal Constitution, as the treaties limit the civil liability of airlines, providing for compensation charged only with regard to material damage due to the loss of baggage in international flight, being silent regarding moral damages. Finally, the TCC explores the application of the Consumer Protection Code in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, based on precedents and decisions of the Federal Supreme Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.

SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS . 2.1 HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR. 2.7 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTÍMULO. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer. 3.3 **A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA.** 4 DECISÃO JURISPRUDENCIAL **EM RELAÇÃO AO DANO** EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o **objetivo de** analisar a responsabilidade civil das empresas de transporte aéreo internacional em casos de extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor brasileiro (CDC) em confronto com tratados internacionais, especialmente a Convenções de Varsóvia Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais conflitos entre as regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 anos de existência do CDC e do seu papel na proteção dos direitos dos consumidores, há controvérsias quanto à sua aplicação no contexto de voos internacionais, dado o



embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem. Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do da responsabilidade civil ao longo do tempo, em seguida abordará o instituto da responsabilidade civil no sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação de serviços de transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate em razão das imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer sobre o assunto.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil **da Convenção de Varsóvia** e **da Convenção de Montreal**, além de outras normativas relevantes, como o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer). O foco recai sobre o contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias **dos tratados e acordos internacionais**, com ênfase **na Convenção de Montreal de 1999**, que trouxe mudanças significativas desde **a Convenção de Varsóvia**, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa o Código Brasileiro de Aeronáutica, especialmente no que se refere a voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas **nos tratados internacionais** relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada foi bibliográfica, com foco no estudo de fontes secundárias, incluindo livros doutrinários e artigos acadêmicos, escolhidos por sua relevância e contribuição ao debate atual nos campos do **direito do consumidor** e direito internacional. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL.

Ao longo da história, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas a necessidade de manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados. Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e a forma de lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial para o desenvolvimento do direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente no **momento em que** a responsabilidade sem culpa constituía a regra, sendo o causador do dano punido **de acordo com** a pena de Talião, prevista na Lei das XII Tábuas (olho por olho, dente por dente). A experiência romana demonstrou que a responsabilidade sem culpa poderia trazer situações injustas, surgindo a necessidade de comprovação desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a **manutenção da paz** social.

Flávia Lages de Castro (2013) em sua obra *“História do Direito”* demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano causado. Assim, a proteção era diretamente proporcional à ocorrência do ato ilícito, buscando restaurar um equilíbrio percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma a sociedade têm o dever de não agir de forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles



patrimoniais ou não. A responsabilidade civil, vem como o dever legal de reparação por um dano, patrimonial ou não, que alguém tenha causado a outra pessoa.

Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2018) ressaltam que Responsabilidade, ?para o Direito, nada mais é que uma obrigação derivada de um dever jurídico sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato?, descrevem a responsabilidade civil como a obrigação constante de assumir as consequências decorrentes de uma atividade, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, prestar um serviço) ou morais (convivência social),

Como explica Carlos Roberto Gonçalves em sua obra edição de 2009:

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** restabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora da responsabilidade civil. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as espécies de responsabilidade, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar a todos os domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, a responsabilidade civil **desempenha um papel fundamental** na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados ??a terceiros, encarna sem dúvida a dignidade humana, **é um dos** principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis ??por causar danos a terceiros. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e a adoção de punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, em suas obras, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora a relação entre o direito, a moral e a justiça. Ele defende que ?o direito deve ser usado como um meio **para promover a** igualdade, a justiça e a dignidade humana?, desta forma a responsabilidade civil **desempenha um papel fundamental** nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas pelos danos sofridos.

RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: objetiva e subjetiva. Dependendo da natureza da responsabilidade, o elemento culpa pode ou não ser considerado. Este é um item importante para distinguir a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito da Responsabilidade Civil, é importante enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro sobre o tema:

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate de responsabilidade por culpa ou pelo risco ? subjectiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, à reparação dos danos. Mas não é possível, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos). [3: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf]

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante é que justifica a função punitiva da responsabilidade civil.



Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à prática de um ato ilícito. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar o artigo 186 do Código Civil, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa prejuízo a outra pessoa. Nessa modalidade, a culpa do agente é um fator essencial. Portanto, somente quando a culpa do agente for comprovada, a responsabilidade será considerada subjetiva.

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.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Assim, considerando a teoria da responsabilidade subjetiva erige em pressuposto da obrigação de indenizar, ou de reparar o dano, o comportamento culposos do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito de responsabilidade civil subjetiva, existem situações em que a reposição de danos é necessária independentemente da existência de culpa, baseando-se apenas na constatação do dano em si e no nexo de causalidade. Nesses casos, é imposta a responsabilidade civil objetiva.

A responsabilidade civil objetiva no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir a responsabilidade subjetiva, mas sim de possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, a responsabilidade objetiva está presente em legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; o Código de Trânsito Brasileiro e, o Código de Defesa do Consumidor.

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, como a responsabilidade extracontratual da Administração Pública, prevista no § 6º do art. 37 da CRFB, e a responsabilidade em acidentes nucleares, prevista em seu art. 21, XXIII, ?c?.

A responsabilidade objetiva com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois esta é uma regra geral da legislação brasileira. A teoria do risco é o que fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por Caio Mário da Silva Pereira nas seguintes palavras:

No campo objetivista situa-se a teoria do risco proclamando ser de melhor justiça que todo aquele que

disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078/90, estabelece a responsabilidade objetiva do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o elemento culpa, conforme o constante nos artigos 12 e 14:

Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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. (Brasil, 1990).

O Código Civil de 2002 ajustou-se a evolução da responsabilidade, e apesar de não ter abandonado por completo a responsabilidade subjetiva, inovou ao estabelecer a responsabilidade objetiva em seu artigo 927:

Art. 927: Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente 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. (Brasil, 1990)

Será necessária a **obrigação de** compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por lei ou quando se trata de uma atividade realizada regularmente pelo causador do dano, **devido à sua natureza** intrínseca, apresentar risco potencial para os direitos de terceiros.

A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem necessidade de se discutir a presença ou ausência de culpa. O que importa é que, se uma atividade exercida apresenta, por sua natureza, um risco aos direitos de terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido com culpa ou não.

Na doutrina da responsabilidade civil, a teoria do risco proveito, postula que aquele que se beneficia economicamente **de uma determinada** atividade deve arcar com os ônus oriundos dos danos causados a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras a partir de uma atividade potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos que essa atividade possa causar, independentemente da existência de culpa.

Assim reflete-se o princípio de equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes da teoria do risco proveito, cujo suporte doutrinário é a noção de que é sujeito à reparação aquele que retira um proveito ou vantagem do fato causador do dano. Isto é quem aufere o conforto suporta o incômodo?. Se por um lado esta teoria assume que a imputação de riscos deve ser isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, por outro lado, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem para o agente (Farias, Rosendal, Netto. 2023 p.529).

Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, por isso a Lei de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria ao apontar a responsabilidade objetiva dos fornecedores de produtos e serviços prestados.

DANO EXTRAPATRIMONIAL

O dano extrapatrimonial pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais de uma pessoa, resultando em um prejuízo ao seu bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar o estado de ânimo da vítima, cuja recuperação para o estado anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, o dano moral é compensado **por meio de uma** indenização. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida.

De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015)

Em resumo, o dano moral é uma **é uma forma de** buscar justiça **por meio de uma** indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra de um dever jurídico, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa que uma pessoa tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes de uma ação ou omissão ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou Maria Helena Diniz: (2014) "A responsabilidade civil é a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados ??a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações, seja no âmbito contratual ou extracontratual. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: a Responsabilidade Civil Contratual, que ocorre quando existe um contrato prévio **entre as partes**, e a Responsabilidade Civil Extracontratual ou Aquiliana, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado **nos artigos** 186 a 188 e 927 a 954 do Código Civil, qualquer indivíduo que causar dano a outro, seja por negligência, imprudência ou intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o descumprimento de um dever origina outro, que é o de remediar o dano provocado, independentemente da existência prévia contratual.

A inexistência de uma relação jurídica prévia não impossibilita a violação de um dever jurídico preexistente, necessário para a configuração da responsabilidade civil, eis que tal dever emana da própria lei (neminem laedere), enquanto dever geral do direito, com aplicação erga omnes. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando nos referimos à responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações acordadas **entre as partes** em um contrato. Conforme a legislação, essa noção de responsabilidade é delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. Carlos Roberto Gonçalves (2009), em sua obra "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.

O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, o devedor deve responder por perdas e danos, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula que o devedor é responsável pelos danos causados ??pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir indenização pelos danos sofridos.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde **uma das partes** se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como via de regra de adesão. O artigo 730 do Código Civil define o contrato de transporte e, as suas características são discutidas no artigo 736 do Código. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre as principais características do contrato de transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades para que o contrato se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega incólume, ao lugar de destino. A lei não exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato **quando as partes** discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (Nader, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma de comprovação de culpa daquele que não cumpriu com a sua parte, estabelecendo também uma sanção para casos de não cumprimento de uma cláusula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas em resultados, e a responsabilidade objetiva tem sido assumida desde a sua criação. **É importante ressaltar que** o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no destino acordado.



Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, **a menos que o** inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no que diz a sumula 187 do Supremo Tribunal Federal:
Sumula 187 - A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Desse modo, verifica-se que a responsabilidade do transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. Só pode ser isento de responsabilidade em situação de Força maior, circunstâncias externas imprevistas e total responsabilidade da vítima.

Por fim, a professora Maria Helena Diniz (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável independentemente da existência de dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente causou o dano.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados ??a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo assim, a responsabilidade objetiva destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis ??por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua Carlos Roberto Gonçalves (2009):

O art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que limita a responsabilidade das empresas aéreas pelos danos causados a terceiros, perdeu eficácia a partir da **entrada em vigor** da Constituição Federal de 1988, que estendeu a responsabilidade objetiva, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros

(art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite para a responsabilidade civil do Estado, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a **Convenção de Varsóvia**. No entanto, para voos realizados integralmente dentro do Brasil, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86). No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. Cabe destacar que a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.

Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 ? estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo.

FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzatto Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial ?Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator **para que ele** não volte a incidir no mesmo erro?, ou seja; quando se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, o objetivo é suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. O objetivo é a repressão para que a punição tenha caráter educativo e a pessoa que causou o dano não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que os interesses do lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia a sua função social. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal de reparação do dano, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização em caso de negligência (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, em caso de pluralidade de responsáveis (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização em caso de culpa do lesado (art. 570º), **e pela** normal irrelevância da causa virtual na responsabilidade civil. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[4: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf.]

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que preocupando-se com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca **a importância dos direitos humanos** fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida e assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso I, CF/88).

A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou a necessidade de estabelecer uma legislação que protegesse os direitos dos passageiros, não apenas em relação às suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, ratificada pelo Brasil em 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade **da Convenção de Varsóvia** foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para a responsabilidade civil das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. **Além disso**, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenvald, Netto, 2023 p. 1062)

Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se estabeleciam.



O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade com a lei o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de interesse na entrega?, feito pelo expedidor **no momento de** confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo **o que foi** decidido **na Convenção de** Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições de responsabilidade, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos cometidas com **a intenção de** causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, em caso de uma ação ou omissão de prepostos, seja igualmente provado que estes agiram no exercício de suas funções.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade do art. 22. Se for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com **a intenção de** causar danos ou agiu de forma temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro de suas funções oficiais no momento do dano. Em resumo se comprovar que todas as medidas foram tomadas para evitar danos, exclui-se assim a responsabilidade da transportadora.

No transporte de passageiros, a responsabilidade do transportador ficou limitada, em caso de acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece em caso de reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 **RIO DE JANEIRO**)

Embora a Convenção de Varsóvia tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi alvo de críticas por não fornecer proteção adequada aos passageiros em caso de acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como **o Protocolo de** Haia de 1955 e **o Protocolo de** Montreal de 1999, que buscaram aumentar os limites de responsabilidade e melhorar as proteções aos passageiros.

CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), instituído pela Lei nº 7.565 de 1986, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades **das partes envolvidas**.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com **tratados internacionais como a Convenção de Varsóvia**, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o Código de Defesa do Consumidor (CDC) (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger os direitos dos consumidores no Brasil.

O CBAer atua em harmonia com **a Convenção de Varsóvia** ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas em caso de acidentes, que são em grande parte derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem que, o Código de Defesa do Consumidor é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo que o Código do Consumidor em nada poderia alterar o CBA, **uma vez que** este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, **por sua vez**, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores em todos **os tipos de** transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que os direitos dos consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e que os danos causados ??aos consumidores sejam reparados.

Há alguns entendimentos que quando não se trata de relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido **pela Convenção de Varsóvia** ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutico e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o Código de Defesa do Consumidor.

A Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto em relação às normas concernentes à responsabilidade civil do transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere à responsabilidade civil do transportador. Em relação a outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., **que não são** tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide do Código de Defesa do Consumidor (CDC) são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que **incluem a Convenção de Varsóvia**, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e o Código Civil, que oferece o conjunto de leis gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada por 30 países, no Brasil passou a ter efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa

ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por todo o mundo. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm o dever de exigir que as companhias aéreas celebrem contratos de seguro **com o objetivo de** garantir uma cobertura efetiva para danos.

Art. 50 - **Os Estados Partes** exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, **de acordo com** a presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impõe a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora a teoria do risco, mandamento previsto na responsabilidade civil objetiva, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando a responsabilidade subjetiva na modalidade de culpa presumida.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação **para todos os** casos de transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese de culpa exclusiva ou concorrente como causa de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, não há obstáculos para que o consumidor, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos que o consumidor prejudicado teve. A reparação que alcança **a Convenção de** Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. O que se observa, com clareza, que se trata de danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
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 a 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.

[...]

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso

total de tais volumes.

5. **As disposições dos** números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma ação ou omissão de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções. [...]

Em geral, a solução para esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar a harmonização das normas. Pode ser necessário considerar princípios **de direito internacional**, direitos do consumidor e a proteção dos direitos fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

DECISÃO JURISPRUDENCIAL **EM RELAÇÃO AO** DANO MORAL

O conflito jurisprudencial entre o Superior Tribunal de Justiça (STJ) e o Supremo Tribunal Federal (STF) do Brasil gira em torno da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor (CDC) em relação à Convenção de Varsóvia e sua sucessora, **a Convenção de Montreal**, no que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais.

Por um lado, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto **na Convenção de Varsóvia** não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, em caso de extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC. Em 2020, no âmbito do Superior Tribunal de Justiça (STJ), a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que **a Convenção de Montreal** de 1999 é uma atualização **da Convenção de Varsóvia** de 1929, período em que sequer se cogitava **a possibilidade de** indenização por danos morais. Segundo o STJ, os danos extrapatrimoniais não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se o entendimento no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive **em relação ao** prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP
. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. **DIREITO DO CONSUMIDOR**.
EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS
E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS.
APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR **EM RELAÇÃO AOS** DANOS MORAIS.
RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

[5: Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020]

Por outro lado, em sessão no plenário, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar o tema 210 com repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor da indenização por danos materiais deveria ser limitado conforme o estipulado **no art. 22 da Convenção de Varsóvia**, considerando suas alterações por acordos internacionais

subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o art. 178 da Constituição, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o Código de Defesa do Consumidor. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituíu o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais são limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o objeto do recurso, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado à indenização por danos morais, ressaltando que as restrições impostas pelos tratados internacionais são aplicadas apenas às compensações por danos materiais, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, tendo em vista que o artigo 22 não menciona especificamente a compensação por dano moral. Além disso, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece adequada à natureza do direito protegido em casos de indenização por dano moral.

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente da casa Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável em casos que envolvam situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. INDENIZAÇÃO POR DANOS EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão geral, para que se apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, por meio da formulação da tese de que ?Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional?.

Portanto, conclui-se que a resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma base para a solução adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação por danos materiais e morais aos passageiros.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora **os tratados internacionais** sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio nas relações sociais. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações de indenização por danos materiais e morais, o que pode violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de cada caso concreto.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio nas relações sociais, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas **por meio de** decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante para determinar a responsabilização das empresas de transporte aéreo na reparação do dano material e principalmente no tocante ao dano moral sofrido pelo consumidor.

O Código de Defesa do Consumidor (CDC), com sua abordagem na responsabilidade civil objetiva das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por danos causados aos consumidores. As Convenções de Montreal e Varsóvia, apesar de não serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar a responsabilidade do transportador, especialmente em casos de responsabilidade subjetiva. É possível concluir que os temas aqui debatidos giram em torno de aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e a distinção entre danos materiais e morais em contextos internacionais, especialmente em relação às Convenções de Varsóvia e Montreal no âmbito do transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da interpretação das leis e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas em caso de danos a passageiros. Além disso, sublinha-se a relevância da repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade na aplicação do direito, mantendo-se em consonância com os princípios constitucionais.

Recentemente, a Comissão do Superior Tribunal de Justiça indicou **que os tratados internacionais** restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) têm indicado caminho aberto para as indenizações nos casos de danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere **a possibilidade de** sempre aplicar a ?norma mais benéfica ou mais favorável? ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.



REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 30 set. 2023.
- CASTRO, Flavia Lages. História do Direito Geral e Brasil ? 10ª edição. Editora. LumenJuris Direito. **Rio de Janeiro** 2013
- DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito** Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 21. ed. **São Paulo: Saraiva**, v. 7, 2007. 8 p.
- DINIZ, Maria Helena. **Curso De Direito** Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 28. ed. **São Paulo: Saraiva**, v.28, 2014.
- DWORKIN, Ronald. Levando os Direitos a Sério - 6ª edição. ed wmfmartinsfontes. São Paulo, 2020. 568 p.
- FARIAS, Cristiano Chaves ? v.3 - Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto ? 10. ed. rev. e atual. ? São Paulo: Ed. Juspodvm, 2023, p. 529.
- GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA Filho, Rodolfo. Novo **curso de direito** civil, v. III: responsabilidade civil. 9ª. ed. **São Paulo: Saraiva**, 2011, p. 55-60.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro, Vol 4 - Responsabilidade Civil. 12. ed. **São Paulo: Saraiva**, 2017. p. 47.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil.11. ed.rev. **São Paulo: Saraiva**, 2009. P. 13
- IHERING, Rudolf Von. A Luta pelo Direito. **São Paulo: Editora** Martin Claret, 2002, p. 58-59.
- JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.
- LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. Direito das Obrigações, V.1: Introdução - da Constituição das Obrigações. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.
- MENEZES CORDEIRO, Antonio. Direito das Obrigações. Lisboa: Faculdade de Direito de Lisboa, v. 2,
- NADER, Paulo. **Curso De Direito** Civil - Vol. 7: Responsabilidade civil. 6ª edição. ed. **Rio de Janeiro: forense**, 2015.
- NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 2. Ed. **São Paulo: Saraiva**, 2005, p. 317.
- O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica **no Direito Brasileiro**. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>. Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.
- O Instituto da Responsabilidade Civil, a Função Punitiva e a Teoria do Valor do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.
- Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil, f. 232. 2002. 464 p.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil. Florenses, f. 232, 1990. 11p.
- Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br>



/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-presetupostos-gerais/>. Acesso em: 10 ago. 2023.
TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil: volume único / Flávio Tartuce. ? 11. ed. ? Rio de Janeiro, Forense; METODO, 2021.
WOLKMER, Antônio Carlos. Fundamentos de História do Direito. Revista ampliada ? Editora DelRey. 6ª edição. Belo Horizonte. 2011.



=====

Arquivo 1: [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Arquivo 2: <https://fia.com.br/blog/tratados-internacionais> (4034 termos)

Termos comuns: 78

Similaridade: 0,64%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx](#) (8079 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento <https://fia.com.br/blog/tratados-internacionais> (4034 termos)

=====

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS



Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC apresentado ao Curso de Direito da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC aprovado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Carlos Ney Pereira Veiga

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador ? UCSAL]



Darlã Conceição Santos

[2: Orientador, Mestre, Professor e Advogado]

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto de responsabilidade civil recomendado pela legislação, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas **internacionais, com o objetivo de** demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face **dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário** com amparo nos direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal do Brasil de 1988. **A fim de** contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos de Responsabilidade Civil, **dos tratados internacionais e** a observação do que preconiza o art. 178 da constituição em relação aos tratados firmados pela União como critério para a solução de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a melhor alternativa para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direitos humanos, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos **da Constituição Federal**, pois, os tratados limita a responsabilidade Civil das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do Código de Defesa do Consumidor em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes e decisões **do Supremo Tribunal Federal (STF)**.

Palavras-chave: Responsabilidade das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This Course Conclusion Paper aims to analyze the institute of civil liability recommended by legislation, relating to the transportation of cargo by international airlines, with the aim of demonstrating the prediction of the application of consumerist legislation in the face of international treaties of which the Brazil is a signatory based on the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is made based on considerable study of scholars, Civil Liability institutes, international treaties and observation of what art. 178 of the constitution in relation to the treaties signed by the Union as criteria for resolving conflicts on international flights, considering that it was not a better choice that could guarantee the consumer the best alternative for resolving disputes, as it should protect the fundamental rights of the citizen who is positive as human rights, and that following the Warsaw and Montreal treaties contradicts the precepts of the Federal Constitution, as the treaties limit the civil liability of airlines, providing for compensation charged only with regard to material damage due to the loss of baggage in international flight, being silent regarding moral damages. Finally, the TCC explores the application of the Consumer Protection Code in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, based on precedents and decisions of the Federal Supreme Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.



SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS . 2.1 HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR. 2.7 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTÍMULO. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer. 3.3 **A CONVENÇÃO DE MONTREAL** E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA. 4 DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o **objetivo de** analisar a responsabilidade civil das empresas de transporte aéreo internacional em casos de extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor brasileiro (CDC) em confronto com tratados internacionais, especialmente a Convenções de Varsóvia Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais **conflitos entre as** regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 **anos de existência** do CDC e do seu papel na **proteção dos direitos** dos consumidores, há controvérsias quanto à sua aplicação no contexto de voos internacionais, dado o

embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem. Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do da responsabilidade civil ao longo do tempo, em seguida abordará o instituto da responsabilidade civil no sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação **de serviços de** transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate em razão das imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer **sobre o assunto**.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal, além de outras normativas relevantes, como o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer). O foco recai sobre o contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias dos tratados e acordos internacionais, com ênfase na Convenção de Montreal de 1999, que trouxe mudanças significativas desde **a Convenção de** Varsóvia, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa o Código Brasileiro de Aeronáutica, especialmente no que se refere a voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas nos tratados internacionais relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada foi bibliográfica, com foco no estudo de fontes secundárias, incluindo livros doutrinários e artigos acadêmicos, escolhidos por sua relevância e contribuição ao debate atual nos campos do direito do consumidor e direito internacional. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL.

Ao longo **da história**, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas **a necessidade de** manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados. Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e a forma de lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial **para o desenvolvimento do** direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente no momento em que a responsabilidade sem culpa constituía a regra, sendo o causador do dano punido **de acordo com** a pena de Talião, prevista na Lei das XII Tábuas (olho por olho, dente por dente). A experiência romana demonstrou que a responsabilidade sem culpa poderia trazer situações injustas, surgindo **a necessidade de** comprovação desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a manutenção da paz social.

Flávia Lages de Castro (2013) **em sua obra** "História do Direito" demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano causado. Assim, a proteção era diretamente proporcional à ocorrência do ato ilícito, buscando restaurar um equilíbrio percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma a sociedade têm o dever de não agir de forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles



patrimoniais ou não. A responsabilidade civil, vem como o dever legal de reparação por um dano, patrimonial ou não, que alguém tenha causado a outra pessoa.

Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2018) ressaltam que Responsabilidade, ?para o Direito, nada mais é que uma obrigação derivada de um dever jurídico sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato?, descrevem a responsabilidade civil como a obrigação constante de assumir as consequências decorrentes de uma atividade, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, prestar um serviço) ou morais (convivência social),

Como explica Carlos Roberto Gonçalves **em sua obra** edição de 2009:

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 restabelecer a harmonia **e o equilíbrio** violados pelo dano constitui a fonte geradora da responsabilidade civil. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as espécies de responsabilidade, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar a todos os domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, a responsabilidade civil desempenha um papel fundamental na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados ??a terceiros, encarna sem dúvida a dignidade humana, **é um dos** principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis ??por causar danos a terceiros. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e a adoção de punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, em suas obras, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora a relação entre o direito, a moral e a justiça. Ele defende que ?o direito deve ser usado como um meio para promover a igualdade, a justiça e a dignidade humana?, desta forma a responsabilidade civil desempenha um papel fundamental nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas pelos danos sofridos.

RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: objetiva e subjetiva. Dependendo da natureza da responsabilidade, o elemento culpa pode ou não ser considerado. Este é um item importante para distinguir a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito da Responsabilidade Civil, é importante enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro **sobre o tema:**

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate de responsabilidade por culpa ou pelo risco ? subjectiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, à reparação dos danos. Mas não é possível, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos). [3: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf]

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante é que justifica a função punitiva da responsabilidade civil.

Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à prática de um ato ilícito. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar o artigo 186 do Código Civil, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa prejuízo a outra pessoa. Nessa modalidade, a culpa do agente é um fator essencial. Portanto, somente quando a culpa do agente for comprovada, a responsabilidade será considerada subjetiva.

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.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Assim, considerando a teoria da responsabilidade subjetiva erige em pressuposto da obrigação de indenizar, ou de reparar o dano, o comportamento culposos do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito de responsabilidade civil subjetiva, existem situações em que a reposição de danos é necessária independentemente da existência de culpa, baseando-se apenas na constatação do dano em si e no nexo de causalidade. Nesses casos, é imposta a responsabilidade civil objetiva.

A responsabilidade civil objetiva no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir a responsabilidade subjetiva, mas sim de possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, a responsabilidade objetiva está presente em legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; o Código de Trânsito Brasileiro e, o Código de Defesa do Consumidor.

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, como a responsabilidade extracontratual da Administração Pública, prevista no § 6º do art. 37 da CRFB, e a responsabilidade em acidentes nucleares, prevista em seu art. 21, XXIII, ?c?.

A responsabilidade objetiva com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois esta é uma regra geral da legislação brasileira. A teoria do risco é o que fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por Caio Mário da Silva Pereira nas seguintes palavras:

No campo objetivista situa-se a teoria do risco proclamando ser de melhor justiça que todo aquele que

disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078/90, estabelece a responsabilidade objetiva do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o elemento culpa, conforme o constante nos artigos 12 e 14:

Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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. (Brasil, 1990).

O Código Civil de 2002 ajustou-se a evolução da responsabilidade, e apesar de não ter abandonado por completo a responsabilidade subjetiva, inovou ao estabelecer a responsabilidade objetiva em seu artigo 927:

Art. 927: Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente 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. (Brasil, 1990)

Será necessária a obrigação de compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por lei ou quando se trata de uma atividade realizada regularmente pelo causador do dano, devido à sua natureza intrínseca, apresentar risco potencial para os direitos de terceiros.

A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem necessidade de se discutir a presença ou ausência de culpa. O que importa é que, se uma atividade exercida apresenta, por sua natureza, um risco aos direitos de terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido com culpa ou não.

Na doutrina da responsabilidade civil, a teoria do risco proveito, postula que aquele que se beneficia economicamente de uma determinada atividade deve arcar com os ônus oriundos dos danos causados a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras **a partir de** uma atividade potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos que essa atividade possa causar, independentemente da existência de culpa.

Assim reflete-se o princípio de equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes da teoria do risco proveito, cujo suporte doutrinário é a noção de que é sujeito à reparação aquele que retira um proveito ou vantagem do fato causador do dano. Isto é quem aufere o conforto suporta o incômodo?. Se por um lado esta teoria assume que a imputação de riscos deve ser isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, por outro lado, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem para o agente (Farias, Rosendal, Netto. 2023 p.529).

Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, por isso a Lei de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria ao apontar a responsabilidade objetiva dos fornecedores de produtos e serviços prestados.

DANO EXTRAPATRIMONIAL

O dano extrapatrimonial pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais **de uma pessoa**, resultando em um prejuízo ao seu bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar o estado de ânimo da vítima, cuja recuperação **para o estado** anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, o dano moral é compensado **por meio de** uma indenização. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida.

De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015)

Em resumo, o dano moral é uma forma de buscar justiça **por meio de** uma indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra de um dever jurídico, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa que uma pessoa tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes de uma ação ou omissão ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou Maria Helena Diniz: (2014) "A responsabilidade civil é a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados ??a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações, seja no âmbito contratual ou extracontratual. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: a Responsabilidade Civil Contratual, que ocorre quando existe um contrato prévio **entre as partes**, e a Responsabilidade Civil Extracontratual ou Aquiliana, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado nos artigos 186 a 188 e 927 a 954 do Código Civil, qualquer indivíduo que causar dano a outro, seja por negligência, imprudência ou intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o **descumprimento de um** dever origina outro, **que é o** de remediar o dano provocado, independentemente da existência prévia contratual.

A inexistência de uma relação jurídica prévia não impossibilita a violação de um dever jurídico preexistente, necessário para a configuração da responsabilidade civil, eis que tal dever emana da própria lei (neminem laedere), enquanto dever geral do direito, com aplicação erga omnes. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando nos referimos à responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações acordadas **entre as partes** em um contrato. Conforme a legislação, essa noção de responsabilidade é delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. Carlos Roberto Gonçalves (2009), **em sua obra** "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.



O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, o devedor deve responder por perdas e danos, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula que o devedor é responsável pelos danos causados ??pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir indenização pelos danos sofridos.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde uma das partes se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como **via de regra** de adesão. O artigo 730 do Código Civil define o contrato de transporte e, as suas características são discutidas no artigo 736 do Código. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre as principais características do contrato de transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta **o acordo de vontades para que o** contrato se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega incólume, ao lugar de destino. A lei não exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (Nader, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma de comprovação de culpa daquele que não cumpriu com a sua parte, estabelecendo também uma sanção para casos de não cumprimento de uma cláusula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas em resultados, e a responsabilidade objetiva tem sido assumida desde a sua criação. É importante ressaltar que o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no destino acordado.



Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, a menos que o inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no que diz a sumula 187 **do Supremo Tribunal Federal**:
Sumula 187 - A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Desse modo, verifica-se que a responsabilidade do transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. **Só pode ser** isento de responsabilidade em situação de Força maior, circunstâncias externas imprevistas e total responsabilidade da vítima.

Por fim, a professora Maria Helena Diniz (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, parágrafo 6º, **da Constituição Federal** estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável independentemente da existência de dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente causou o dano.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados ??a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo assim, a responsabilidade objetiva destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis ??por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua Carlos Roberto Gonçalves (2009):

O art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que limita a responsabilidade das empresas aéreas pelos danos causados a terceiros, perdeu eficácia a partir da entrada em vigor **da Constituição Federal de 1988**, que estendeu a responsabilidade objetiva, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros

(art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite para a responsabilidade civil do Estado, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a **Convenção de Varsóvia**. No entanto, para voos realizados integralmente dentro **do Brasil**, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86). No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. Cabe destacar que a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.

Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 ? estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, **da Constituição Federal**.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo.

FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzatto Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial ?Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator para que ele não volte a incidir no mesmo erro?, ou seja; quando se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, **o objetivo é** suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. **O objetivo é** a repressão para que a punição tenha caráter educativo e a pessoa que causou o dano não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que os interesses do lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia a sua função social. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal de reparação do dano, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização em caso de negligência (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, em caso de pluralidade de responsáveis (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização em caso de culpa do lesado (art. 570º), e pela normal irrelevância da causa virtual na responsabilidade civil. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[4: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf.]

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário **para que o** dano seja indenizável." Assim, **os casos de** culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que preocupando-se com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca **a importância dos direitos humanos** fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida e assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso I, CF/88).

A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou **a necessidade de** estabelecer uma legislação que protegesse **os direitos dos** passageiros, não apenas **em relação às** suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, ratificada **pele Brasil em** 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade da Convenção de Varsóvia foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para a responsabilidade civil das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. Além disso, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenvald, Netto, 2023 p. 1062)

Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se estabeleciam.

O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade com a lei o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de interesse na entrega?, feito pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo o que foi decidido na Convenção de Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições de responsabilidade, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, em caso de uma ação ou omissão de prepostos, seja igualmente provado que estes agiram no exercício **de suas funções**.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade do art. 22. Se for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com a intenção de causar danos ou agiu de forma temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro **de suas funções** oficiais no momento do dano. Em resumo se comprovar que todas as medidas foram tomadas para evitar danos, exclui-se assim a responsabilidade da transportadora.

No transporte de passageiros, a responsabilidade do transportador ficou limitada, em caso de acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece em caso de reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 RIO DE JANEIRO)

Embora **a Convenção de Varsóvia** tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi **alvo de críticas** por não fornecer proteção adequada aos passageiros em caso de acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como **o Protocolo de Haia de 1955** e **o Protocolo de Montreal de 1999**, que buscaram aumentar os limites de responsabilidade e melhorar as proteções aos passageiros.

CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), instituído pela Lei nº 7.565 de 1986, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades das partes envolvidas.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com **tratados internacionais como a Convenção de Varsóvia**, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o Código de Defesa do Consumidor (CDC) (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger **os direitos dos** consumidores no Brasil.

O CBAer atua em harmonia com **a Convenção de Varsóvia** ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas em caso de acidentes, que são em grande parte derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem que, o Código de Defesa do Consumidor é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo que o Código do Consumidor em nada poderia alterar o CBA, uma vez que este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, por sua vez, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores **em todos os tipos de** transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que **os direitos dos** consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e que os danos causados ??aos consumidores sejam reparados.

Há alguns entendimentos que quando não se trata de relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido **pela Convenção de Varsóvia** ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutico e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o Código de Defesa do Consumidor.

A Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto **em relação às** normas concernentes à responsabilidade civil do transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere à responsabilidade civil do transportador. Em relação a outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., que não são tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide do Código de Defesa do Consumidor (CDC) são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que incluem **a Convenção de Varsóvia**, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e o Código Civil, que oferece o **conjunto de leis** gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada por 30 países, no Brasil passou a ter efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa



ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por **todo o mundo**. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm o dever de exigir que as companhias aéreas celebrem contratos de seguro **com o objetivo de** garantir uma cobertura efetiva para danos.

Art. 50 - Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, **de acordo com** a presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impõe a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora a teoria do risco, mandamento previsto na responsabilidade civil objetiva, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando a responsabilidade subjetiva na modalidade de culpa presumida.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação para todos **os casos de** transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese de culpa exclusiva ou concorrente como causa de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, não há obstáculos **para que o** consumidor, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos que o consumidor prejudicado teve. A reparação que alcança **a Convenção de** Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. O que se observa, com clareza, que se trata de danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
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 a 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.

[...]

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso

total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, **no caso de** uma ação ou omissão de um preposto, se prove também que este atuava no exercício **de suas funções**. [...]

Em geral, a solução para esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar **a harmonização das** normas. Pode ser necessário considerar princípios de direito internacional, direitos do consumidor e **a proteção dos direitos** fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO MORAL

O conflito jurisprudencial entre o Superior Tribunal de Justiça (STJ) e o **Supremo Tribunal Federal (STF)** do Brasil gira em torno da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor (CDC) em relação à Convenção de Varsóvia e sua sucessora, **a Convenção de** Montreal, no que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais.

Por um lado, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto na Convenção de Varsóvia não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, em caso de extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC. Em 2020, no âmbito do Superior Tribunal de Justiça (STJ), a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que **a Convenção de** Montreal de 1999 é uma atualização da Convenção de Varsóvia de 1929, período em que sequer se cogitava **a possibilidade de** indenização por danos morais. Segundo o STJ, os danos extrapatrimoniais não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se o entendimento no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive em relação ao prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP
. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR.
EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS
E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS.
APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS.
RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

[5: Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020]

Por outro lado, em sessão no plenário, o **Supremo Tribunal Federal**, ao analisar o tema 210 com repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor da indenização por danos materiais deveria ser limitado conforme o estipulado no art. 22 da Convenção de Varsóvia, considerando suas alterações por acordos internacionais

subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o art. 178 da Constituição, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o Código de Defesa do Consumidor. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituíu o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e **os tratados internacionais são** limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o objeto do recurso, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado à indenização por danos morais, ressaltando que as restrições impostas pelos **tratados internacionais são** aplicadas apenas às compensações por danos materiais, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, tendo em vista que o artigo 22 não menciona especificamente a compensação por dano moral. Além disso, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece adequada à natureza do direito protegido em casos de indenização por dano moral.

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente da casa Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável em casos que envolvam situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. INDENIZAÇÃO POR DANOS EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão geral, para que se apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, **por meio da** formulação da tese de que ?Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional?.

Portanto, conclui-se que a resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma **base para a** solução adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação por danos materiais e morais aos passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora **os tratados internacionais** sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores **de serviços de** transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio nas relações sociais. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações de indenização por danos materiais e morais, o que pode violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de cada caso concreto.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio nas relações sociais, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas **por meio de** decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante para determinar a responsabilização das empresas de transporte aéreo na reparação do dano material e principalmente no tocante ao dano moral sofrido pelo consumidor.

O Código de Defesa do Consumidor (CDC), com sua abordagem na responsabilidade civil objetiva das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por danos causados aos consumidores. As Convenções de Montreal e Varsóvia, apesar de não serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar a responsabilidade do transportador, especialmente em casos de responsabilidade subjetiva. É possível concluir que os temas aqui debatidos giram em torno de aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e a distinção entre danos materiais e morais em contextos internacionais, especialmente **em relação às** Convenções de Varsóvia e Montreal no âmbito do transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da interpretação das leis e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas em caso de danos a passageiros. Além disso, sublinha-se a relevância da repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade **na aplicação do** direito, mantendo-se em consonância com os princípios constitucionais.

Recentemente, a Comissão do Superior Tribunal de Justiça indicou **que os tratados internacionais** restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões **do Supremo Tribunal Federal (STF)** têm indicado caminho aberto para as indenizações nos casos de danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere **a possibilidade de** sempre aplicar a ?norma mais benéfica ou mais favorável? ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 30 set. 2023.
- CASTRO, Flavia Lages. História do Direito Geral e Brasil ? 10ª edição. Editora. LumenJuris Direito. Rio de Janeiro 2013
- DINIZ, Maria Helena. Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 21. ed. São Paulo: Saraiva, v. 7, 2007. 8 p.
- DINIZ, Maria Helena. Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 28. ed. São Paulo: Saraiva, v.28, 2014.
- DWORKIN, Ronald. Levando os Direitos a Sério - 6ª edição. ed wmfmartinsfontes. São Paulo, 2020. 568 p.
- FARIAS, Cristiano Chaves ? v.3 - Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto ? 10. ed. rev. e atual. ? São Paulo: Ed. Juspodvm, 2023, p. 529.
- GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA Filho, Rodolfo. Novo curso de direito civil, v. III: responsabilidade civil. 9ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 55-60.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro, Vol 4 - Responsabilidade Civil. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 47.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil.11. ed.rev. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 13
- IHERING, Rudolf Von. A Luta pelo Direito. São Paulo: Editora Martin Claret, 2002, p. 58-59.
- JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.
- LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. Direito das Obrigações, V.1: Introdução - da Constituição das Obrigações. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.
- MENEZES CORDEIRO, Antonio. Direito das Obrigações. Lisboa: Faculdade de Direito de Lisboa, v. 2,
- NADER, Paulo. Curso De Direito Civil - Vol. 7: Responsabilidade civil. 6ª edição. ed. Rio de Janeiro: forense, 2015.
- NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. Curso de direito do consumidor. 2. Ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 317.
- O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica no Direito Brasileiro. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>. Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.
- O Instituto da Responsabilidade Civil, a Função Punitiva e a Teoria do Valor do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.
- Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil, f. 232. 2002. 464 p.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil. Florenses, f. 232, 1990. 11p.
- Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br>>



/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-presetupostos-gerais/>. Acesso em: 10 ago. 2023.
TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil: volume único / Flávio Tartuce. ? 11. ed. ? Rio de Janeiro, Forense; METODO, 2021.
WOLKMER, Antônio Carlos. Fundamentos de História do Direito. Revista ampliada ? Editora DelRey. 6ª edição. Belo Horizonte. 2011.



=====

Arquivo 1: [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx \(8079 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/56098> (559 termos)

Termos comuns: 10

Similaridade: 0,11%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx \(8079 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://repositorio.ul.pt/handle/10451/56098> (559 termos)

=====

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC apresentado ao Curso **de Direito da Universidade** Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC aprovado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Carlos Ney Pereira Veiga

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador ? UCSAL]



Darlã Conceição Santos

[2: Orientador, Mestre, Professor e Advogado]

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto de responsabilidade civil recomendado pela legislação, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas internacionais, com o objetivo de demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário com amparo nos direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal do Brasil de 1988. A fim de contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos de Responsabilidade Civil, dos tratados internacionais e a observação do que preconiza o art. 178 da constituição em relação aos tratados firmados pela União como critério para a solução de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a melhor alternativa para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direitos humanos, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos da Constituição Federal, pois, os tratados limita a responsabilidade Civil das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do Código de Defesa do Consumidor em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes e decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Palavras-chave: Responsabilidade das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This Course Conclusion Paper aims to analyze the institute of civil liability recommended by legislation, relating to the transportation of cargo by international airlines, with the aim of demonstrating the prediction of the application of consumerist legislation in the face of international treaties of which the Brazil is a signatory based on the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is made based on considerable study of scholars, Civil Liability institutes, international treaties and observation of what art. 178 of the constitution in relation to the treaties signed by the Union as criteria for resolving conflicts on international flights, considering that it was not a better choice that could guarantee the consumer the best alternative for resolving disputes, as it should protect the fundamental rights of the citizen who is positive as human rights, and that following the Warsaw and Montreal treaties contradicts the precepts of the Federal Constitution, as the treaties limit the civil liability of airlines, providing for compensation charged only with regard to material damage due to the loss of baggage in international flight, being silent regarding moral damages. Finally, the TCC explores the application of the Consumer Protection Code in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, based on precedents and decisions of the Federal Supreme Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.



SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS . 2.1 HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR. 2.7 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTÍMULO. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer. 3.3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA. 4 DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar a responsabilidade civil das empresas de transporte aéreo internacional em casos de extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor brasileiro (CDC) em confronto com tratados internacionais, especialmente a Convenções de Varsóvia Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais conflitos entre as regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 anos de existência do CDC e do seu papel na proteção dos direitos dos consumidores, há controvérsias quanto à sua aplicação no contexto de voos internacionais, dado o



embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem. Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do da responsabilidade civil ao longo do tempo, em seguida abordará o instituto da responsabilidade civil no sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação de serviços de transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate em razão das imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer sobre o assunto.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal, além de outras normativas relevantes, como o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer). O foco recai sobre o contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias dos tratados e acordos internacionais, com ênfase na Convenção de Montreal de 1999, que trouxe mudanças significativas desde a Convenção de Varsóvia, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa o Código Brasileiro de Aeronáutica, especialmente no que se refere a voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas nos tratados internacionais relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada foi bibliográfica, com foco no estudo de fontes secundárias, incluindo livros doutrinários e artigos acadêmicos, escolhidos por sua relevância e contribuição ao debate atual nos campos do direito do consumidor e direito internacional. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL.

Ao longo da história, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas a necessidade de manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados. Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e a forma de lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial para o desenvolvimento do direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente no momento em que a responsabilidade sem culpa constituía a regra, sendo o causador do dano punido de acordo com a pena de Talião, prevista na Lei das XII Tábuas (olho por olho, dente por dente). A experiência romana demonstrou que a responsabilidade sem culpa poderia trazer situações injustas, surgindo a necessidade de comprovação desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a manutenção da paz social.

Flávia Lages de Castro (2013) em sua obra "História do Direito" demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano causado. Assim, a proteção era diretamente proporcional à ocorrência do ato ilícito, buscando restaurar um equilíbrio percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma a sociedade têm o dever de não agir de forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles



patrimoniais ou não. A responsabilidade civil, vem como o dever legal de reparação por um dano, patrimonial ou não, que alguém tenha causado a outra pessoa.

Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2018) ressaltam que Responsabilidade, ?para o Direito, nada mais é que uma obrigação derivada de um dever jurídico sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato?, descrevem a responsabilidade civil como a obrigação constante de assumir as consequências decorrentes de uma atividade, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, prestar um serviço) ou morais (convivência social),

Como explica Carlos Roberto Gonçalves em sua obra edição de 2009:

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 restabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora da responsabilidade civil. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as espécies de responsabilidade, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar a todos os domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, a responsabilidade civil desempenha um papel fundamental na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados ??a terceiros, encarna sem dúvida a dignidade humana, é um dos principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis ??por causar danos a terceiros. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e a adoção de punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, em suas obras, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora a relação entre o direito, a moral e a justiça. Ele defende que ?o direito deve ser usado como um meio para promover a igualdade, a justiça e a dignidade humana?, desta forma a responsabilidade civil desempenha um papel fundamental nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas pelos danos sofridos.

RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: objetiva e subjetiva. Dependendo da natureza da responsabilidade, o elemento culpa pode ou não ser considerado. Este é um item importante para distinguir a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito da Responsabilidade Civil, é importante enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro sobre o tema:

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate de responsabilidade por culpa ou pelo risco ? subjectiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, à reparação dos danos. Mas não é possível, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[3: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf]

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante é que justifica a função punitiva da responsabilidade civil.

Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à prática de um ato ilícito. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar o artigo 186 do Código Civil, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa prejuízo a outra pessoa. Nessa modalidade, a culpa do agente é um fator essencial. Portanto, somente quando a culpa do agente for comprovada, a responsabilidade será considerada subjetiva.

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.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Assim, considerando a teoria da responsabilidade subjetiva erige em pressuposto da obrigação de indenizar, ou de reparar o dano, o comportamento culposos do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito de responsabilidade civil subjetiva, existem situações em que a reposição de danos é necessária independentemente da existência de culpa, baseando-se apenas na constatação do dano em si e no nexo de causalidade. Nesses casos, é imposta a responsabilidade civil objetiva.

A responsabilidade civil objetiva no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir a responsabilidade subjetiva, mas sim de possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, a responsabilidade objetiva está presente em legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; o Código de Trânsito Brasileiro e, o Código de Defesa do Consumidor.

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, como a responsabilidade extracontratual da Administração Pública, prevista no § 6º do art. 37 da CRFB, e a responsabilidade em acidentes nucleares, prevista em seu art. 21, XXIII, ?c?.

A responsabilidade objetiva com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois esta é uma regra geral da legislação brasileira. A teoria do risco é o que fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por Caio Mário da Silva Pereira nas seguintes palavras:

No campo objetivista situa-se a teoria do risco proclamando ser de melhor justiça que todo aquele que

disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078/90, estabelece a responsabilidade objetiva do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o elemento culpa, conforme o constante nos artigos 12 e 14: Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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. (Brasil, 1990).

O Código Civil de 2002 ajustou-se a evolução da responsabilidade, e apesar de não ter abandonado por completo a responsabilidade subjetiva, inovou ao estabelecer a responsabilidade objetiva em seu artigo 927:

Art. 927: Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente 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. (Brasil, 1990)

Será necessária a obrigação de compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por lei ou quando se trata de uma atividade realizada regularmente pelo causador do dano, devido à sua natureza intrínseca, apresentar risco potencial para os direitos de terceiros.

A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem necessidade de se discutir a presença ou ausência de culpa. O que importa é que, se uma atividade exercida apresenta, por sua natureza, um risco aos direitos de terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido com culpa ou não.

Na doutrina da responsabilidade civil, a teoria do risco proveito, postula que aquele que se beneficia economicamente de uma determinada atividade deve arcar com os ônus oriundos dos danos causados ??a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras a partir de uma atividade potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos que essa atividade possa causar, independentemente da existência de culpa.

Assim reflete-se o princípio de equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes da teoria do risco proveito, cujo suporte doutrinário é a noção de que é sujeito à reparação aquele que retira um proveito ou vantagem do fato causador do dano. Isto é ?quem aufere o cômodo suporta o incômodo?. Se por um lado esta teoria assume que a imputação de riscos deve ser isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, por outro lado, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem para o agente (Farias, Rosendal, Netto. 2023 p.529).

Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, por isso a Lei de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria ao apontar a responsabilidade objetiva dos fornecedores de produtos e serviços prestados.

DANO EXTRAPATRIMONIAL

O dano extrapatrimonial pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais de uma pessoa, resultando em um prejuízo ao seu bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar o estado de ânimo da vítima, cuja recuperação para o estado anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, o dano moral é compensado por meio de uma indenização. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida. De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015) Em resumo, o dano moral é uma forma de buscar justiça por meio de uma indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra de um dever jurídico, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa que uma pessoa tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes de uma ação ou omissão ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou Maria Helena Diniz: (2014) "A responsabilidade civil é a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados ??a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações, seja no âmbito contratual ou extracontratual. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: a Responsabilidade Civil Contratual, que ocorre quando existe um contrato prévio entre as partes, e a Responsabilidade Civil Extracontratual ou Aquiliana, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado nos artigos 186 a 188 e 927 a 954 do Código Civil, qualquer indivíduo que causar dano a outro, seja por negligência, imprudência ou intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o descumprimento de um dever origina outro, que é o de remediar o dano provocado, independentemente da existência prévia contratual.

A inexistência de uma relação jurídica prévia não impossibilita a violação de um dever jurídico preexistente, necessário para a configuração da responsabilidade civil, eis que tal dever emana da própria lei (neminem laedere), enquanto dever geral do direito, com aplicação erga omnes. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando nos referimos à responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações acordadas entre as partes em um contrato. Conforme a legislação, essa noção de responsabilidade é delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. Carlos Roberto Gonçalves (2009), em sua obra "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.



O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, o devedor deve responder por perdas e danos, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula que o devedor é responsável pelos danos causados ??pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir indenização pelos danos sofridos.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde uma das partes se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como via de regra de adesão. O artigo 730 do Código Civil define o contrato de transporte e, as suas características são discutidas no artigo 736 do Código. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre as principais características do contrato de transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades para que o contrato se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega incólume, ao lugar de destino. A lei não exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (Nader, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma de comprovação de culpa daquele que não cumpriu com a sua parte, estabelecendo também uma sanção para casos de não cumprimento de uma cláusula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas em resultados, e a responsabilidade objetiva tem sido assumida desde a sua criação. É importante ressaltar que o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no destino acordado.



Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, a menos que o inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no que diz a sumula 187 do Supremo Tribunal Federal:

Sumula 187 - A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Desse modo, verifica-se que a responsabilidade do transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. Só pode ser isento de responsabilidade em situação de Força maior, circunstâncias externas imprevistas e total responsabilidade da vítima.

Por fim, a professora Maria Helena Diniz (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável independentemente da existência de dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente causou o dano.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados ??a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo assim, a responsabilidade objetiva destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis ??por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua Carlos Roberto Gonçalves (2009):

O art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que limita a responsabilidade das empresas aéreas pelos danos causados a terceiros, perdeu eficácia a partir da entrada em vigor da Constituição Federal de 1988, que estendeu a responsabilidade objetiva, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros

(art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite para a responsabilidade civil do Estado, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a Convenção de Varsóvia. No entanto, para voos realizados integralmente dentro do Brasil, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86). No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. Cabe destacar que a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.

Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 ? estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo.

FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzatto Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial ?Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator para que ele não volte a incidir no mesmo erro?, ou seja; quando se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, o objetivo é suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. O objetivo é a repressão para que a punição tenha caráter educativo e a pessoa que causou o dano não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que os interesses do lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia a sua função social. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal de reparação do dano, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização em caso de negligência (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, em caso de pluralidade de responsáveis (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização em caso de culpa do lesado (art. 570º), e pela normal irrelevância da causa virtual na responsabilidade civil. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[4: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf.]

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que preocupando-se com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca a importância dos direitos humanos fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida e assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso I, CF/88).

A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou a necessidade de estabelecer uma legislação que protegesse os direitos dos passageiros, não apenas em relação às suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, ratificada pelo Brasil em 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade da Convenção de Varsóvia foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para a responsabilidade civil das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. Além disso, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenthal, Netto, 2023 p. 1062)

Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se estabeleciam.



O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade com a lei o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de interesse na entrega?, feito pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo o que foi decidido na Convenção de Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições de responsabilidade, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, em caso de uma ação ou omissão de prepostos, seja igualmente provado que estes agiram no exercício de suas funções.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade do art. 22. Se for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com a intenção de causar danos ou agiu de forma temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro de suas funções oficiais no momento do dano. Em resumo se comprovar que todas as medidas foram tomadas para evitar danos, exclui-se assim a responsabilidade da transportadora.

No transporte de passageiros, a responsabilidade do transportador ficou limitada, em caso de acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece em caso de reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 RIO DE JANEIRO)

Embora a Convenção de Varsóvia tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi alvo de críticas por não fornecer proteção adequada aos passageiros em caso de acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como o Protocolo de Haia de 1955 e o Protocolo de Montreal de 1999, que buscaram aumentar os limites de responsabilidade e melhorar as proteções aos passageiros.

CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), instituído pela Lei nº 7.565 de 1986, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades das partes envolvidas.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com tratados internacionais como a Convenção de Varsóvia, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o Código de Defesa do Consumidor (CDC) (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger os direitos dos consumidores no Brasil.

O CBAer atua em harmonia com a Convenção de Varsóvia ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas em caso de acidentes, que são em grande parte derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem que, o Código de Defesa do Consumidor é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo que o Código do Consumidor em nada poderia alterar o CBA, uma vez que este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, por sua vez, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores em todos os tipos de transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que os direitos dos consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e que os danos causados aos consumidores sejam reparados.

Há alguns entendimentos que quando não se trata de relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido pela Convenção de Varsóvia ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutico e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o Código de Defesa do Consumidor.

A Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto em relação às normas concernentes à responsabilidade civil do transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere à responsabilidade civil do transportador. Em relação a outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., que não são tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide do Código de Defesa do Consumidor (CDC) são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que incluem a Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e o Código Civil, que oferece o conjunto de leis gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada por 30 países, no Brasil passou a ter efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa

ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por todo o mundo. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm o dever de exigir que as companhias aéreas celebrem contratos de seguro com o objetivo de garantir uma cobertura efetiva para danos.

Art. 50 - Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, de acordo com a presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impõe a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora a teoria do risco, mandamento previsto na responsabilidade civil objetiva, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando a responsabilidade subjetiva na modalidade de culpa presumida.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação para todos os casos de transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese de culpa exclusiva ou concorrente como causa de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, não há obstáculos para que o consumidor, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos que o consumidor prejudicado teve. A reparação que alcança a Convenção de Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. O **que se observa**, com clareza, que se trata de danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
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 a 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.

[...]

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso

total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma ação ou omissão de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções. [...]

Em geral, a solução para esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar a harmonização das normas. Pode ser necessário considerar princípios de direito internacional, direitos do consumidor e a proteção dos direitos fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO MORAL

O conflito jurisprudencial entre o Superior Tribunal de Justiça (STJ) e o Supremo Tribunal Federal (STF) do Brasil gira em torno da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor (CDC) em relação à Convenção de Varsóvia e sua sucessora, a Convenção de Montreal, no que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais.

Por um lado, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto na Convenção de Varsóvia não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, em caso de extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC. Em 2020, no âmbito do Superior Tribunal de Justiça (STJ), a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que a Convenção de Montreal de 1999 é uma atualização da Convenção de Varsóvia de 1929, período em que sequer se cogitava a possibilidade de indenização por danos morais. Segundo o STJ, os danos extrapatrimoniais não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se o entendimento no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive em relação ao prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP
. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR.
EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS
E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS.
APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS.
RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

[5: Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020]

Por outro lado, em sessão no plenário, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar o tema 210 com repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor da indenização por danos materiais deveria ser limitado conforme o estipulado no art. 22 da Convenção de Varsóvia, considerando suas alterações por acordos internacionais

subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o art. 178 da Constituição, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o Código de Defesa do Consumidor. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituíu o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais são limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o objeto do recurso, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado à indenização por danos morais, ressaltando que as restrições impostas pelos tratados internacionais são aplicadas apenas às compensações por danos materiais, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, tendo em vista que o artigo 22 não menciona especificamente a compensação por dano moral. Além disso, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece adequada à natureza do direito protegido em casos de indenização por dano moral.

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente da casa Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável em casos que envolvam situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. INDENIZAÇÃO POR DANOS EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão geral, para que se apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, por meio da formulação da tese de que ?Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional?.

Portanto, conclui-se que a resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma base para a solução adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação por danos materiais e morais aos passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora os tratados internacionais sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio nas relações sociais. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações de indenização por danos materiais e morais, o que pode violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de cada caso concreto.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio nas relações sociais, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas por meio de decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante para determinar a responsabilização das empresas de transporte aéreo na reparação do dano material e principalmente no tocante ao dano moral sofrido pelo consumidor.

O Código de Defesa do Consumidor (CDC), com sua abordagem na responsabilidade civil objetiva das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por danos causados aos consumidores. As Convenções de Montreal e Varsóvia, apesar de não serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar a responsabilidade do transportador, especialmente em casos de responsabilidade subjetiva. É possível concluir que os temas aqui debatidos giram em torno de aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e a distinção entre danos materiais e morais em contextos internacionais, especialmente em relação às Convenções de Varsóvia e Montreal no âmbito do transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da interpretação das leis e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas em caso de danos a passageiros. Além disso, sublinha-se a relevância da repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade na aplicação do direito, mantendo-se em consonância com os princípios constitucionais.

Recentemente, a Comissão do Superior Tribunal de Justiça indicou que os tratados internacionais restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) têm indicado caminho aberto para as indenizações nos casos de danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere a possibilidade de sempre aplicar a norma mais benéfica ou mais favorável? ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.



REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 30 set. 2023.
- CASTRO, Flavia Lages. História do Direito Geral e Brasil ? 10ª edição. Editora. LumenJuris Direito. Rio de Janeiro 2013
- DINIZ, Maria Helena. Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 21. ed. São Paulo: Saraiva, v. 7, 2007. 8 p.
- DINIZ, Maria Helena. Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 28. ed. São Paulo: Saraiva, v.28, 2014.
- DWORKIN, Ronald. Levando os Direitos a Sério - 6ª edição. ed wmfmartinsfontes. São Paulo, 2020. 568 p.
- FARIAS, Cristiano Chaves ? v.3 - Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto ? 10. ed. rev. e atual. ? São Paulo: Ed. Juspodvm, 2023, p. 529.
- GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA Filho, Rodolfo. Novo curso de direito civil, v. III: responsabilidade civil. 9ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 55-60.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro, Vol 4 - Responsabilidade Civil. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 47.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil.11. ed.rev. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 13
- IHERING, Rudolf Von. A Luta pelo Direito. São Paulo: Editora Martin Claret, 2002, p. 58-59.
- JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.
- LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. Direito das Obrigações, V.1: Introdução - da Constituição das Obrigações. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.
- MENEZES CORDEIRO, Antonio. Direito das Obrigações. Lisboa: **Faculdade de Direito** de Lisboa, v. 2,
- NADER, Paulo. Curso De Direito Civil - Vol. 7: Responsabilidade civil. 6ª edição. ed. Rio de Janeiro: forense, 2015.
- NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. Curso de direito do consumidor. 2. Ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 317.
- O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica no Direito Brasileiro. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>. Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.
- O Instituto da Responsabilidade Civil, a Função Punitiva e a Teoria do Valor do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.
- Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil, f. 232. 2002. 464 p.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil. Florenses, f. 232, 1990. 11p.
- Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br>



/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-presetupostos-gerais/>. Acesso em: 10 ago. 2023.
TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil: volume único / Flávio Tartuce. ? 11. ed. ? Rio de Janeiro, Forense; METODO, 2021.
WOLKMER, Antônio Carlos. Fundamentos de História do Direito. Revista ampliada ? Editora DelRey. 6ª edição. Belo Horizonte. 2011.



=====

Arquivo 1: [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx \(8079 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://www.repositorio.ufop.br/handle/123456789/12496> (229 termos)

Termos comuns: 8

Similaridade: 0,09%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC - CARLOS NEY PEREIRA VEIGA.docx \(8079 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://www.repositorio.ufop.br/handle/123456789/12496> (229 termos)

=====

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA
ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS



Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC apresentado ao Curso de Direito da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado

Salvador

2023

CARLOS NEY PEREIRA VEIGA

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Trabalho de Conclusão de Curso ?TCC aprovado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Salvador, 14 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Darlã Conceição Santos, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo, Mestre, Professor e Advogado
Universidade Católica do Salvador

Salvador

2023

OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

Carlos Ney Pereira Veiga

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador ? UCSAL]



Darlã Conceição Santos

[2: Orientador, Mestre, Professor e Advogado]

Resumo: O presente Trabalho de Conclusão do curso visa analisar o instituto de responsabilidade civil recomendado pela legislação, referente ao transporte de cargas pelas empresas aéreas internacionais, com o objetivo de demonstrar a previsão da aplicação da legislação consumerista em face dos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário com amparo nos direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal do Brasil de 1988. A fim de contextualizar o objeto de estudo, inicialmente, faz-se uma análise com fundamento de estudo nas considerações dos doutrinadores, dos institutos de Responsabilidade Civil, dos tratados internacionais e a observação do que preconiza o art. 178 da constituição em relação aos tratados firmados pela União como critério para a solução de conflitos em voos internacionais, considerando que não foi uma melhor escolha que pudesse garantir ao consumidor a melhor alternativa para solução das controvérsias, pois deveria precaver os direitos fundamentais do cidadão que é positivado como direitos humanos, e que seguir os tratados Varsóvia e Montreal contraria os preceitos da Constituição Federal, pois, os tratados limita a responsabilidade Civil das empresas aéreas prevendo uma indenização tarifada apenas no que se diz respeito a danos materiais pelo extravio de bagagens em voo internacional, sendo omissa no tocante a danos morais. Por fim, o TCC explora a aplicação do Código de Defesa do Consumidor em conflitos dessa natureza, visando garantir indenização mais ampla, apoiando-se em precedentes e decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Palavras-chave: Responsabilidade das transportadoras aéreas voo internacional. Responsabilidade Contratual. Responsabilidade extracontratual. Dano moral. Convenção de Varsóvia, Tratado de Montreal. Critérios para solução de conflitos.

Abstract: This Course Conclusion Paper aims to analyze the institute of civil liability recommended by legislation, relating to the transportation of cargo by international airlines, with the aim of demonstrating the prediction of the application of consumerist legislation in the face of international treaties of which the Brazil is a signatory based on the fundamental rights prescribed in the Federal Constitution of Brazil of 1988. In order to contextualize the object of study, initially, an analysis is made based on considerable study of scholars, Civil Liability institutes, international treaties and observation of what art. 178 of the constitution in relation to the treaties signed by the Union as criteria for resolving conflicts on international flights, considering that it was not a better choice that could guarantee the consumer the best alternative for resolving disputes, as it should protect the fundamental rights of the citizen who is positive as human rights, and that following the Warsaw and Montreal treaties contradicts the precepts of the Federal Constitution, as the treaties limit the civil liability of airlines, providing for compensation charged only with regard to material damage due to the loss of baggage in international flight, being silent regarding moral damages. Finally, the TCC explores the application of the Consumer Protection Code in conflicts of this nature, aiming to guarantee broader compensation, based on precedents and decisions of the Federal Supreme Court (STF).

Keywords: Responsibility of air carriers for international flights. Contractual Liability. Non-contractual liability. Moral damage. Warsaw Convention, Treaty of Montreal. Criteria for conflict resolution.



SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS . 2.1 HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA. 2.2.1 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. 2.2.2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA. 2.3 A TEORIA DO RISCO PROVEITO. 2.4 DANO EXTRAPATRIMONIAL. 2.5 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. 2.6 CONTRATO DE TRANSPORTE. 2.6.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS TRANSPORTADOR. 2.7 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO. 2.8 A FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTÍMULO. 3 FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA. 3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. 3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer. 3.3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA. 4 DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO EXTRAPATRIMONIAL. 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS. 6 REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem o objetivo de analisar a responsabilidade civil das empresas de transporte aéreo internacional em casos de extravio de bagagens e cargas, e na aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor brasileiro (CDC) em confronto com tratados internacionais, especialmente a Convenções de Varsóvia Tratado de Montreal.

Inicialmente, a aviação caracterizou-se por ser uma atividade de alto risco, envolvendo não apenas os passageiros e suas bagagens, mas também a tripulação e as companhias aéreas. As incidências de acidentes eram elevadas, frequentemente provocadas por falhas técnicas nas aeronaves. Em algumas situações, para aliviar o peso do avião e evitar maiores complicações durante o voo, as bagagens eram descartadas, causando enormes transtornos aos passageiros que, ao chegarem ao seu destino, se viam sem seus pertences.

O estudo destaca a complexidade e relevância da temática, especialmente diante de potenciais conflitos entre as regulamentações internacionais e os direitos fundamentais do cidadão, previstos na Constituição Federal do Brasil de 1988.

Apesar dos mais de 30 anos de existência do CDC e do seu papel na proteção dos direitos dos consumidores, há controvérsias quanto à sua aplicação no contexto de voos internacionais, dado o



embate com as convenções internacionais sobre indenizações integrais por extravio de bagagem. Destarte, esta pesquisa se iniciará com uma breve análise da historicidade do da responsabilidade civil ao longo do tempo, em seguida abordará o instituto da responsabilidade civil no sentido restrito que envolve o contrato de transporte aéreo quanto à prestação de serviços de transportes de bagagens. Considerando que ainda é um assunto que requer bastante debate em razão das imposições das convenções internacionais, contrariando a legislação brasileira, exigindo posicionamento dos tribunais ao discorrer sobre o assunto.

A pesquisa aborda também a ratificação pelo Brasil da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal, além de outras normativas relevantes, como o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer). O foco recai sobre o contrato de transporte aéreo de bagagens, aprofundando no estudo das fontes normativas e nas controvérsias dos tratados e acordos internacionais, com ênfase na Convenção de Montreal de 1999, que trouxe mudanças significativas desde a Convenção de Varsóvia, e na própria Convenção de Varsóvia, naquilo que ainda vigora. Também analisa o Código Brasileiro de Aeronáutica, especialmente no que se refere a voos internacionais, além de realizar uma análise jurisprudencial sobre antinomias e lacunas nos tratados internacionais relacionadas a danos morais.

A metodologia empregada foi bibliográfica, com foco no estudo de fontes secundárias, incluindo livros doutrinários e artigos acadêmicos, escolhidos por sua relevância e contribuição ao debate atual nos campos do direito do consumidor e direito internacional. Este método busca assegurar uma base teórica sólida e atual para a pesquisa, garantindo sua relevância acadêmica e prática.

RESPONSABILIDADE CIVIL: ARCABOUÇO HISTÓRICO E CONCEITOS HISTORICIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL.

Ao longo da história, a humanidade tem procurado meios de responsabilizar aqueles que cometem atos considerados inapropriados ou lesivos. Esse anseio não reflete apenas a necessidade de manter a ordem social, mas também serve como mecanismo de dissuasão, desencorajando comportamentos indesejados. Conforme as sociedades se desenvolveram, a natureza e a forma de lidar com tais atos também mudaram, evoluindo de simples castigos para complexos sistemas de responsabilidades, sejam elas civis ou penais. Essa transição foi crucial para o desenvolvimento do direito como o conhecemos hoje, marcando o início de uma era onde a justiça é compreendida de forma mais justa, abrangente e equilibrada.

Como explica Flávio Tartuce:

Aliás, a referida lei surgiu no Direito Romano justamente no momento em que a responsabilidade sem culpa constituía a regra, sendo o causador do dano punido de acordo com a pena de Talião, prevista na Lei das XII Tábuas (olho por olho, dente por dente). A experiência romana demonstrou que a responsabilidade sem culpa poderia trazer situações injustas, surgindo a necessidade de comprovação desta como uma questão social evolutiva. (Tartuce 2021. P. 788)

Antes do estabelecimento de sistemas judiciais formais e da intervenção estatal, a responsabilidade por danos e conflitos era frequentemente resolvida através da vingança privada. Essas represálias muitas vezes perpetuaram ciclos de violência e retaliação, dificultando a manutenção da paz social.

Flávia Lages de Castro (2013) em sua obra "História do Direito" demonstra que, esta abordagem não se preocupou em investigar a intenção ou a culpabilidade do agente, mas se concentrou apenas em importar uma retribuição equivalente ao dano causado. Assim, a proteção era diretamente proporcional à ocorrência do ato ilícito, buscando restaurar um equilíbrio percebido.

Uma vez que a legislação estabelece que os membros de uma a sociedade têm o dever de não agir de forma prejudicial, isto é, devendo evitar atos que possam infringir direitos de outros indivíduos, sejam eles



patrimoniais ou não. A responsabilidade civil, vem como o dever legal de reparação por um dano, patrimonial ou não, que alguém tenha causado a outra pessoa.

Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2018) ressaltam que Responsabilidade, ?para o Direito, nada mais é que uma obrigação derivada de um dever jurídico sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato?, descrevem a responsabilidade civil como a obrigação constante de assumir as consequências decorrentes de uma atividade, caracterizando-a como um dever em curso.

A responsabilidade surge de obrigações, sejam elas contratuais (fazer, não fazer, entregar, prestar um serviço) ou morais (convivência social),

Como explica Carlos Roberto Gonçalves em sua obra edição de 2009:

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 restabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano constitui a fonte geradora da responsabilidade civil. Pode-se afirmar, portanto, que responsabilidade exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as espécies de responsabilidade, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar a todos os domínios da vida social. (Gonçalves, 2009 p. 13)

Desse modo, a responsabilidade civil desempenha um papel fundamental na concretização do Direito, evitando minimizar os efeitos causados ??a terceiros, encarna sem dúvida a dignidade humana, é um dos principais instrumentos do sistema jurídico, e molda a ordem social. Para atingir esse objetivo, é imperativo incluir medidas que imponham deliberações rigorosas e efetivas aos responsáveis ??por causar danos a terceiros. Isso requer uma adaptação às mudanças sociais e a adoção de punições exemplares como meio de prevenir o dano.

Destarte, em suas obras, como "Levando os Direitos a Sério", Dworkin (2010) explora a relação entre o direito, a moral e a justiça. Ele defende que ?o direito deve ser usado como um meio para promover a igualdade, a justiça e a dignidade humana?, desta forma a responsabilidade civil desempenha um papel fundamental nesse processo, para garantir que as vítimas sejam devidamente compensadas pelos danos sofridos.

RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

A responsabilidade civil pode ser definida em dois tipos principais: objetiva e subjetiva. Dependendo da natureza da responsabilidade, o elemento culpa pode ou não ser considerado. Este é um item importante para distinguir a responsabilidade objetiva da responsabilidade subjetiva.

Nesse conjunto de circunstância acerca do conceito da Responsabilidade Civil, é importante enfatizar o que dispõe o renomado civilista português António Menezes Cordeiro sobre o tema:

O escopo da responsabilidade tem sido cindido (Deutsch) consoante se trate de responsabilidade por culpa ou pelo risco ? subjectiva e objectiva). Naturalmente, na primeira, é possível tentar apontar-lhe, além da função primordial do ressarcimento dos danos, funções preventivas e punitivas. A responsabilidade pelo risco escapa, dada a sua involuntariedade, ao círculo das duas últimas funções, circunscrevendo-se, à reparação dos danos. Mas não é possível, para além de traços tendenciais, apontar a responsabilidade por culpa uma função punitiva. (Menezes Cordeiro, 1986, p. 277, apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[3: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf]

Desta forma, como repressão das condutas excessivamente graves, a função educativa e desestimulante é que justifica a função punitiva da responsabilidade civil.

Responsabilidade Subjetiva

Na responsabilidade subjetiva, surge uma obrigação devida à prática de um ato ilícito. Para uma compreensão mais clara, é relevante registrar o artigo 186 do Código Civil, que define o ato ilícito como uma conduta culposa que viola um direito, e causa prejuízo a outra pessoa. Nessa modalidade, a culpa do agente é um fator essencial. Portanto, somente quando a culpa do agente for comprovada, a responsabilidade será considerada subjetiva.

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.

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Assim, considerando a teoria da responsabilidade subjetiva erige em pressuposto da obrigação de indenizar, ou de reparar o dano, o comportamento culposos do agente, ou simplesmente a culpa, abrangendo no seu contexto a culpa propriamente dita e o dolo do agente.

Responsabilidade Objetiva

Embora o Brasil costume aplicar predominantemente o conceito de responsabilidade civil subjetiva, existem situações em que a reposição de danos é necessária independentemente da existência de culpa, baseando-se apenas na constatação do dano em si e no nexo de causalidade. Nesses casos, é imposta a responsabilidade civil objetiva.

A responsabilidade civil objetiva no ordenamento jurídico brasileiro não tem o propósito de substituir a responsabilidade subjetiva, mas sim de possibilitar a reposição de danos decorrentes de atos ilícitos em diversas esferas, mesmo quando a averiguação de culpa não é viável.

No ordenamento jurídico brasileiro, a responsabilidade objetiva está presente em legislação especial, podendo ser citados o Decreto n. 2.681/12, que dispõe sobre as estradas de ferro; a Lei n. 7.565/86; O Código Brasileiro de Aeronáutica; o Decreto-Lei n. 227/67; Código de Mineração; o Código de Trânsito Brasileiro e, o Código de Defesa do Consumidor.

Há, também, hipóteses de responsabilização objetiva em nível constitucional, como a responsabilidade extracontratual da Administração Pública, prevista no § 6º do art. 37 da CRFB, e a responsabilidade em acidentes nucleares, prevista em seu art. 21, XXIII, ?c?.

A responsabilidade objetiva com ou sem culpa só pode ser aplicada se houver autorização legal explícita. Portanto, na ausência de lei clara, a responsabilidade por atos ilícitos será subjetiva, pois esta é uma regra geral da legislação brasileira. A teoria do risco é o que fundamenta essa espécie de responsabilidade, sendo assim resumida por Caio Mário da Silva Pereira nas seguintes palavras:

No campo objetivista situa-se a teoria do risco proclamando ser de melhor justiça que todo aquele que



disponha de um conforto oferecido pelo progresso ou que realize um empreendimento portador de utilidade ou prazer, deve suportar os riscos a que exponha os outros. (Pereira, 2012, p. 560).

O Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078/90, estabelece a responsabilidade objetiva do prestador de serviços e do fabricante, desconsiderando o elemento culpa, conforme o constante nos artigos 12 e 14:

Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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. (Brasil, 1990).

O Código Civil de 2002 ajustou-se a evolução da responsabilidade, e apesar de não ter abandonado por completo a responsabilidade subjetiva, inovou ao estabelecer a responsabilidade objetiva em seu artigo 927:

Art. 927: Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, é obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente 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. (Brasil, 1990)

Será necessária a obrigação de compensar os prejuízos a terceiros, mesmo na ausência de culpa, em situações estipuladas por lei ou quando se trata de uma atividade realizada regularmente pelo causador do dano, devido à sua natureza intrínseca, apresentar risco potencial para os direitos de terceiros.

A TEORIA DO RISCO PROVEITO

Esta teoria destaca que qualquer dano causado deve ser atribuído e reparado pelo seu causador, sem necessidade de se discutir a presença ou ausência de culpa. O que importa é que, se uma atividade exercida apresenta, por sua natureza, um risco aos direitos de terceiros, aquele que a prática deve reparar qualquer dano resultante, independentemente de ter agido com culpa ou não.

Na doutrina da responsabilidade civil, a teoria do risco proveito, postula que aquele que se beneficia economicamente de uma determinada atividade deve arcar com os ônus oriundos dos danos causados a terceiros em decorrência dessa mesma atividade. Em outras palavras, se um indivíduo ou entidade obtiver vantagens financeiras a partir de uma atividade potencialmente perigosa, é justo que essa mesma pessoa ou entidade seja responsabilizada por eventuais prejuízos que essa atividade possa causar, independentemente da existência de culpa.

Assim reflete-se o princípio de equidade, onde se busca uma justa distribuição dos encargos e benefícios recebidos de atividades econômicas, fazendo com que quem usufrua dos lucros também suporte os riscos dela decorrentes.

Fincam-se aí as raízes da teoria do risco proveito, cujo suporte doutrinário é a noção de que é sujeito à reparação aquele que retira um proveito ou vantagem do fato causador do dano. Isto é quem aufere o conforto suporta o incômodo?. Se por um lado esta teoria assume que a imputação de riscos deve ser isolada de elementos subjetivos, cabendo a solução à pesquisa da natureza objetiva do fato, por outro lado, culmina por exigir que este fato seja um dano correlato a um proveito ou a uma vantagem para o agente (Farias, Rosendal, Netto. 2023 p.529).

Essa teoria é muito utilizada nas relações de consumo, por isso a Lei de Defesa dos Direitos do Consumidor também adota essa teoria ao apontar a responsabilidade objetiva dos fornecedores de produtos e serviços prestados.

DANO EXTRAPATRIMONIAL

O dano extrapatrimonial pode ser descrito como uma lesão ou afronta aos princípios morais individuais de uma pessoa, resultando em um prejuízo ao seu bem-estar emocional e psicológico. Ele é caracterizado por afetar o estado de ânimo da vítima, cuja recuperação para o estado anterior ao incidente muitas vezes é impossível.

Portanto, em vez de reparar diretamente a integridade ou a honra do indivíduo ofendido, o dano moral é compensado por meio de uma indenização. Essa compensação visa aliviar o sofrimento, a tristeza, o constrangimento e a humilhação enfrentados pela vítima como resultado da ofensa moral sofrida. De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, (2015).

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano. (Venosa, 2015) Em resumo, o dano moral é uma forma de buscar justiça por meio de uma indenização pecuniária, destinada ao alívio do sofrimento, à tristeza, ao constrangimento e à humilhação experimentada pela vítima.

RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A relação jurídica reparatória surge quando há uma quebra de um dever jurídico, seja ele absoluto ou relativo, ambos originários e preexistentes. Isso significa que uma pessoa tem a responsabilidade de compensar outros danos resultantes de uma ação ou omissão ilícita. Esses danos podem ocorrer devido à quebra de contratos ou situações não contratuais. Como bem comentou Maria Helena Diniz: (2014) "A responsabilidade civil é a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar danos morais ou patrimoniais causados ??a terceiros."

Os deveres absolutos são universais, determinados pela lei, e sua violação pode dar origem às obrigações, seja no âmbito contratual ou extracontratual. Dentro do direito civil, temos duas categorias principais: a Responsabilidade Civil Contratual, que ocorre quando existe um contrato prévio entre as partes, e a Responsabilidade Civil Extracontratual ou Aquiliana, relacionada a transparência da lei, conforme estipulado nos artigos 186 a 188 e 927 a 954 do Código Civil, qualquer indivíduo que causar dano a outro, seja por negligência, imprudência ou intenção, deverá repará-lo.

É essencial entender que o descumprimento de um dever origina outro, que é o de remediar o dano provocado, independentemente da existência prévia contratual.

A inexistência de uma relação jurídica prévia não impossibilita a violação de um dever jurídico preexistente, necessário para a configuração da responsabilidade civil, eis que tal dever emana da própria lei (neminem laedere), enquanto dever geral do direito, com aplicação erga omnes. (Gagliano, Rodolfo, 2015 p. 55,56)

Quando nos referimos à responsabilidade contratual, estamos falando sobre o que emerge das obrigações acordadas entre as partes em um contrato. Conforme a legislação, essa noção de responsabilidade é delineada nos artigos 389 C/C e subsequentes, assim como nos artigos 395 e subsequentes. Carlos Roberto Gonçalves (2009), em sua obra "Responsabilidade Civil", aborda esse tema.



O artigo 389 estabelece que, se uma obrigação não for cumprida, o devedor deve responder por perdas e danos, além de juros, atualização monetária e honorários advocatícios. Já o Art. 395 estipula que o devedor é responsável pelos danos causados ??pela sua inadimplência, incluindo juros, verificações financeiras e honorários advocatícios. Caso a prestação se torne inútil para o credor devido à mora, ele poderá rejeitá-la e exigir indenização pelos danos sofridos.

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 395. Responde o devedor pelos prejuízos a que sua mora der causa, mais juros, atualização dos valores monetários segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte refere-se a um compromisso onde uma das partes se compromete a transportar pessoa ou coisas de um lugar para outro, em troca de pagamento. Esse acordo é categorizado como consensual, bilateral, remunerado, recíproco, de final definido, não formal e, como via de regra de adesão. O artigo 730 do Código Civil define o contrato de transporte e, as suas características são discutidas no artigo 736 do Código. Vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Como bem explica Paulo Nader sobre as principais características do contrato de transporte:

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades para que o contrato se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega incólume, ao lugar de destino. A lei não exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações (Nader, 2015).

O contrato é uma das formas onde as partes encontram melhor forma de comprovação de culpa daquele que não cumpriu com a sua parte, estabelecendo também uma sanção para casos de não cumprimento de uma cláusula, reforçando ainda mais o cumprimento da obrigação.

A Responsabilidade Civil do Transportador

As responsabilidades relacionadas ao contrato de transporte são baseadas em resultados, e a responsabilidade objetiva tem sido assumida desde a sua criação. É importante ressaltar que o cumprimento só ocorrerá quando os passageiros ou seus pertences forem entregues com segurança no destino acordado.



Se uma empresa de transporte falhar em suas obrigações, será responsabilizada, a menos que o inadimplemento seja devido a casos fortuitos, força maior, fato exclusiva de terceiros ou culpa única do consumidor. Podemos observar no que diz a sumula 187 do Supremo Tribunal Federal:

Sumula 187 - A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Desse modo, verifica-se que a responsabilidade do transportador no transporte de pessoas é objetiva. Independentemente de ser culpado, deve reparar os danos que o passageiro possa ter sofrido durante a viagem. Só pode ser isento de responsabilidade em situação de Força maior, circunstâncias externas imprevistas e total responsabilidade da vítima.

Por fim, a professora Maria Helena Diniz (2007), ao tratar dos contratos de transporte aéreo, sustenta que é incumbência do transportador o transporte seguro dos passageiros e seus pertences de uma localidade para outra, mediante uma contraprestação financeira.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DO TRANSPORTE AÉREO

Com relação à responsabilização das empresas aéreas, o artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal estabelece que essa responsabilidade é objetiva. Isso significa que uma companhia aérea é responsável independentemente da existência de dolo ou culpa.

Portanto, mesmo que um funcionário não tenha cuidado, má intenção ou negligência, a empresa ainda pode ser responsabilizada. Contudo, é garantido o direito da empresa de agir judicialmente a com ação de regresso contra a parte que efetivamente causou o dano.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

Parágrafo 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

A Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) classificou as companhias aéreas como fornecedoras de serviço público, o que enquadrou na previsão do artigo mencionado anteriormente. Desta forma, as empresas aéreas assumem a responsabilidade por eventuais danos causados ??a terceiros dentro da extensão dos serviços que prestam.

Sendo assim, a responsabilidade objetiva destas companhias é incontestável, o que significa que elas são responsáveis ??por qualquer inconveniente vivenciado pelos passageiros, sejam eles danos físicos, atrasos, erros de escala, perda de bagagem ou mudanças inesperadas de portão de embarque sem comunicação adequada.

Conforme pontua Carlos Roberto Gonçalves (2009):

O art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que limita a responsabilidade das empresas aéreas pelos danos causados a terceiros, perdeu eficácia a partir da entrada em vigor da Constituição Federal de 1988, que estendeu a responsabilidade objetiva, atribuída ao Estado, às pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos, pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros



(art. 37, § 6º), sem estabelecer qualquer limite para a indenização. Assim como não há limite para a responsabilidade civil do Estado, igualmente não há para a das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, que emana da mesma fonte.

Em relação à jurisdição, sempre que o destino for no território brasileiro, a competência é da justiça brasileira. Contudo, para destinos internacionais, aplica-se a Convenção de Varsóvia. No entanto, para voos realizados integralmente dentro do Brasil, a competência recai exclusivamente sobre a justiça brasileira, e o marco legal que rege essas situações é o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86). No contexto do tema em questão, nota-se a presença de conflitos entre normas existentes. Cabe destacar que a aplicação dessas normas é feita por amostragem, tais como:

Pacto de Varsóvia: que versa sobre responsabilidades em transporte aéreo internacional.

Lei 7.565 de 1986: Esta estabelece o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Convenção de Montreal de 1999: Outra norma relevante que regulamenta o transporte aéreo internacional.

Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 ? estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal.

Assim, é crucial compreender a inter-relação e aplicabilidade dessas normas no cenário de transporte aéreo.

FUNÇÃO PUNITIVA DA RESPONSABILIDADE CIVIL: VALOR DO DESESTIMULO

Na concepção de Rizzatto Nunes (2002) a condenação pecuniária tem um objetivo primordial ?Sua função não é satisfazer a vítima, mas servir de freio ao infrator para que ele não volte a incidir no mesmo erro?, ou seja; quando se impõe sanções compensatórias e punitivas de formas mais severas aos indivíduos infratores, o objetivo é suprimir comportamentos altamente ofensivos e potencialmente prejudiciais ao indivíduo lesado. O objetivo é a repressão para que a punição tenha caráter educativo e a pessoa que causou o dano não volte a praticar o mesmo ato lesivo.

A ideia é que os interesses do lesado sejam levados em consideração e proporcionais ao dano, e que não acarretem enriquecimento indevido da vítima. Tal enriquecimento é incompatível com a finalidade da instituição além de afrontar a justiça, pois, perderia a sua função social. Desse modo, o desdobramento do instituto segue dois objetivos: compensatório e punitivo. Como explica o civilista português Luis Manuel Teles de Menezes Leitão.

No caso da responsabilidade por culpa, além da função principal de reparação do dano, existe também uma clara função preventiva e punitiva, a qual se demonstra pela diminuição da indenização em caso de negligência (art. 494º): pela repartição da indenização em função da culpa dos agentes, em caso de pluralidade de responsáveis (art. 497º) pela redução ou exclusão da indenização em caso de culpa do lesado (art. 570º), e pela normal irrelevância da causa virtual na responsabilidade civil. (Menezes Leitão, 2013, p. 255 e 256. apud Adriano Barreto Espíndola Santos).

[4: Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf.]

Carlos Roberto Gonçalves, (2017, p. 47) ressalta que "A prova da culpa do agente se torna um requisito necessário para que o dano seja indenizável." Assim, os casos de culpa presumida não são contemplados aqui, seguindo a regra geral da teoria clássica, que exige a existência prévia de uma conduta intencional motivada por dolo ou culpa (imprudência, negligência ou imperícia).

A responsabilidade subjetiva está ligada à ideia de culpa, seu principal pressuposto. Caio Mário da Silva Pereira destaca:

A essência da responsabilidade subjetiva vai assentar, fundamentalmente, na pesquisa ou indagação de como o comportamento contribui para o prejuízo sofrido pela vítima. Assim procedendo, não considera apto a gerar o efeito ressarcitório um fato humano qualquer. Somente será gerador daquele efeito uma determinada conduta, que a ordem jurídica reveste de certos requisitos ou de certas características (Pereira, 2002; p. 35).

Espera-se que o indivíduo lesador observe o seu comportamento perante a vítima e as consequências do ato que praticou, e que preocupando-se com a lei e a moral não pratique mais a conduta ilícita.

FONTES NORMATIVAS INCIDENTAIS NA CONTROVERSIA

A Carta Magna do Brasil, sancionada em 1988, estabelece como um dos pilares do país a soberania nacional. No contexto internacional, baseia-se em normas de defesa a direitos humanos essenciais, fomentando a colaboração global para o avanço humano e a melhoria do bem-estar social.

Reconhecida por sua modernidade, a Constituição do Brasil destaca a importância dos direitos humanos fundamentais, enfatizando a proteção inalienável do direito à vida e assegurando indenização por danos materiais e morais decorrentes de sua infração. (Brasil, 1988, p. Art. 1º, Inciso I, CF/88).

A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

No início, a atividade de aviação era marcada por riscos consideráveis, afetando passageiros, cargas transportadas, tripulações e companhias aéreas. Acidentes e incidentes eram frequentes muitas vezes causados por falhas nas aeronaves. Em alguns casos, para aliviar o peso do avião, as bagagens eram descartadas durante o voo, resultando em grandes prejuízos para os passageiros que chegavam ao destino sem seus pertences.

Essa realidade evidenciou a necessidade de estabelecer uma legislação que protegesse os direitos dos passageiros, não apenas em relação às suas bagagens, mas também no que diz respeito à sua vida e segurança. Como resposta a esta demanda, foi criada a Convenção Internacional de Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, ratificada pelo Brasil em 02 de maio de 1931 pelo Decreto 20.784, de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia, abordou diversas situações de responsabilidade, sendo um marco importante na normatização da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, fixou regras e tarifas para pautar as indenizações em diversas situações.

A principal finalidade da Convenção de Varsóvia foi estabelecer regras uniformes para o transporte aéreo internacional e, em particular, para a responsabilidade civil das companhias aéreas em caso de acidentes ou danos a passageiros, bagagens ou carga.

Alguns dos principais pontos da convenção incluem, a limitação de responsabilidade da empresa. A convenção estipula limites máximos de responsabilidade para as companhias aéreas em caso de morte, lesões ou danos à bagagem de passageiros. Esses limites eram em grande parte destinados a proteger as companhias aéreas de responsabilidades financeiras excessivas.

[...] a chamada indenização tarifada, isto é a indenização era previamente delimitada a certas tarifas. Além disso, a empresa de transporte poderia se eximir da indenização, desde que provasse que havia observado todas as medidas necessárias para evitar o dano (art. 20 e 21). O sistema como se percebe, operava guiado pela culpa presumida. (Farias, Rosenvald, Netto, 2023 p. 1062)

Como se percebe, esse diploma internacional dedicou-se na fixação de patamares restritos das transportadoras que quase sempre se confundia com os próprios Estados que as empresas comerciais se estabeleciam.



O Art. 22 estabelecia que:

(1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, a importância de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiros. Se a indenização, de conformidade com a lei o tribunal conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadoria, ou de bagagens despachadas, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilogramas, salvo declaração especial de interesse na entrega?, feito pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedido tinha entrega.

Então, de acordo o que foi decidido na Convenção de Varsóvia, a bagagem sendo extraviada, o valor limite de indenização será fixado por essa Convenção, exceto se o valor da bagagem for declarado pelo passageiro, quando o valor correspondente será o valor máximo a ser indenizado.

Quanto as definições de responsabilidade, a convenção atribuiu definições claras de responsabilidade, determinando quando as companhias aéreas seriam consideradas responsáveis por acidentes ou danos.

Art. 25 - Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente causaria dano; com a condição de que, em caso de uma ação ou omissão de prepostos, seja igualmente provado que estes agiram no exercício de suas funções.

Este artigo estabelece uma exceção aos limites de responsabilidade do art. 22. Se for comprovado que o transportador, ou seus representantes (prepostos), agiu com a intenção de causar danos ou agiu de forma temerária e consciente de que causaria danos, os limites de responsabilidade não se aplicariam.

No caso dos prepostos, é necessário ainda comprovar que eles estavam envolvidos dentro de suas funções oficiais no momento do dano. Em resumo se comprovar que todas as medidas foram tomadas para evitar danos, exclui-se assim a responsabilidade da transportadora.

No transporte de passageiros, a responsabilidade do transportador ficou limitada, em caso de acidentes pessoais, a importância de cento e vinte francos, podendo os contratantes, entretanto, adotarem um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece em caso de reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção. (RECURSO EXTRAORDINÁRIO 636.331 RIO DE JANEIRO)

Embora a Convenção de Varsóvia tenha sido um passo importante na regulamentação do transporte aéreo internacional, ela também foi alvo de críticas por não fornecer proteção adequada aos passageiros em caso de acidentes graves.

Como resultado, ao longo dos anos, foram adotados vários protocolos e emendas à convenção, como o Protocolo de Haia de 1955 e o Protocolo de Montreal de 1999, que buscaram aumentar os limites de responsabilidade e melhorar as proteções aos passageiros.

CÓDIGO BRASILEIRO DA AERONÁUTICA ? CBAer

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), instituído pela Lei nº 7.565 de 1986, é a principal legislação que regula a aviação civil no Brasil. Este código abrange diversos aspectos da atividade aeronáutica, incluindo a propriedade e operação de aeronaves, infraestrutura aeroportuária, navegação aérea, contratos de transporte aéreo e as responsabilidades das partes envolvidas.

Uma questão importante no CBAer é como ele se alinha com tratados internacionais como a Convenção de Varsóvia, que foi um dos primeiros tratados a regular o transporte aéreo internacional, e o Código de Defesa do Consumidor (CDC) (Lei nº 8.078/90), que é uma legislação mais ampla designada a proteger os direitos dos consumidores no Brasil.

O CBAer atua em harmonia com a Convenção de Varsóvia ao integrar as regras internacionais no sistema jurídico brasileiro. Isso se reflete, por exemplo, nas normas relativas às limitações de responsabilidade das companhias aéreas em caso de acidentes, que são em grande parte derivadas dos princípios estabelecidos na Convenção.

Os patronos do Direito Aeronáutico defendem que, o Código de Defesa do Consumidor é uma legislação que estabelece princípios fundamentais e lista cláusulas gerais, conferindo ao intérprete da lei a responsabilidade de determinar os seus limites de aplicação no contexto específico, e que no conflito entre Lei Geral e Lei Especial, prevalece a segunda, pelo que o Código do Consumidor em nada poderia alterar o CBA, uma vez que este é considerado Lei Especial (JU, 2002).

O CDC, por sua vez, por ser uma lei abrangente que protege os consumidores em todos os tipos de transações comerciais no Brasil, incluindo o transporte aéreo. O CDC visa garantir que os direitos dos consumidores sejam respeitados, exigindo que as informações sejam claras e acessíveis e que os danos causados aos consumidores sejam reparados.

Há alguns entendimentos que quando não se trata de relação de consumo, o serviço de transporte aéreo será regido pela Convenção de Varsóvia ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutico e, quando a relação for de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmados no Brasil deverá ser aplicada o Código de Defesa do Consumidor.

A Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor convivem harmoniosamente, permanecendo plenamente em vigor, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto em relação às normas concernentes à responsabilidade civil do transportador; nelas há patente antinomia. Portanto o conflito aparente entre elas é restrito diante de relação jurídica de consumo e apenas no que se refere à responsabilidade civil do transportador. Em relação a outros temas como o controle de cláusulas abusivas, publicidade, práticas abusivas, etc., que não são tratados nem pela Convenção nem pelo CBA, o CDC permanece como uno. (Gregori, M. S. - 2015).

Assim, as relações que não estão sob a égide do Código de Defesa do Consumidor (CDC) são regulamentadas por um conjunto mais amplo de normas e legislações específicas, que incluem a Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, com disposições internacionais para o transporte aéreo; o Código Brasileiro de Aeronáutica, que dispõe sobre as políticas e regulamentações nacionais relativas à aviação civil e ao espaço aéreo brasileiro; e o Código Civil, que oferece o conjunto de leis gerais que regulam as relações privadas e questões de ordem pessoal e patrimonial.

A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O EMBATE JURÍDICO NA REPARAÇÃO INTEGRAL DA CARGA AÉREA TRANSPORTADA

A Convenção de Montreal, instituída em maio de 1999, só entrou em vigor em 2003, tendo sido ratificada por 30 países, no Brasil passou a ter efeito com a promulgação através do decreto 5.910/06. Ela visa

ampliar as compensações para vítimas de fatalidades e lesões ocorridas em viagens aéreas internacionais. Esse documento surgiu em um contexto marcado pelas privatizações crescentes das empresas aéreas e pelo surgimento de advento de normas consumeristas por todo o mundo. A convenção mencionada estipula que os países signatários têm o dever de exigir que as companhias aéreas celebrem contratos de seguro com o objetivo de garantir uma cobertura efetiva para danos.

Art. 50 - Os Estados Partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente Convenção. O Estado Parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, de acordo com a presente Convenção.

O sistema adotado não é tão simples, já que impõe a contratação de seguros pelas empresas aéreas, assim, incorpora a teoria do risco, mandamento previsto na responsabilidade civil objetiva, porém estabelece ressarcimento até certo valor, adotando a responsabilidade subjetiva na modalidade de culpa presumida.

O art. 1º da Convenção de Montreal esclarece que essa norma tem aplicação para todos os casos de transporte de pessoas, bagagens ou cargas, efetuadas em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelece que o transportador se responsabilize por danos à bagagem (art. 17 e 18), normatizando, ainda, hipótese de culpa exclusiva ou concorrente como causa de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Com os limites prescritos, não há obstáculos para que o consumidor, que se sentiu prejudicado, ajuíze uma ação para a concessão da reparação dos custos e outros gastos que o consumidor prejudicado teve. A reparação que alcança a Convenção de Montreal, é tratada de forma específica, sem mencionar os prejuízos morais. O que se observa, com clareza, que se trata de danos, perdas ou avaria, provocados pelo transporte aéreo, de ordem material e não moral.

Artigo 22 do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional:

Artigo 22 - Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga.

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
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 a 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.

[...]

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso

total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma ação ou omissão de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções. [...]

Em geral, a solução para esse aparente conflito de normas depende de análise específicas do caso, bem como das instruções e decisões judiciais que podem orientar a harmonização das normas. Pode ser necessário considerar princípios de direito internacional, direitos do consumidor e a proteção dos direitos fundamentais para encontrar um equilíbrio adequado na busca por reparações por danos morais.

DECISÃO JURISPRUDENCIAL EM RELAÇÃO AO DANO MORAL

O conflito jurisprudencial entre o Superior Tribunal de Justiça (STJ) e o Supremo Tribunal Federal (STF) do Brasil gira em torno da aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor (CDC) em relação à Convenção de Varsóvia e sua sucessora, a Convenção de Montreal, no que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas pelo extravio de bagagem em voos internacionais.

Por um lado, o STJ defende que, com o advento do CDC, o regime de tarifação (limitação de responsabilidade financeira) previsto na Convenção de Varsóvia não deveria mais prevalecer, pois o CDC proporciona uma proteção mais ampla ao consumidor. Isso fez com que, em caso de extravio de bagagem, as companhias aéreas pudessem ser responsabilizadas por valores maiores do que aqueles estipulados pelas convenções internacionais, atendendo ao princípio das indenizações integrais previstas pelo CDC. Em 2020, no âmbito do Superior Tribunal de Justiça (STJ), a 3ª Turma ao julgar o REsp 1.842.066, decidiu que os limites de indenização estabelecidos pelas convenções internacionais não cobrem danos morais, devendo estes ser regulados pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC). O ministro relator, Moura Ribeiro, observou que a Convenção de Montreal de 1999 é uma atualização da Convenção de Varsóvia de 1929, período em que sequer se cogitava a possibilidade de indenização por danos morais. Segundo o STJ, os danos extrapatrimoniais não podem ser limitados ou tarifado anteriormente.

Com essa decisão, firmou-se o entendimento no STJ de que as ações de indenizações aos consumidores devem seguir as diretrizes do CDC, inclusive em relação ao prazo prescricional de 5 anos (REsp 1.842.066):

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCPD . AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR. EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS. RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

[5: Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201902998044&dt_publicacao=15/06/2020]

Por outro lado, em sessão no plenário, o Supremo Tribunal Federal, ao analisar o tema 210 com repercussão geral, decidiu, por maioria conforme o voto do Relator e com os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello divergindo, que o valor da indenização por danos materiais deveria ser limitado conforme o estipulado no art. 22 da Convenção de Varsóvia, considerando suas alterações por acordos internacionais

subsequentes.

O Tribunal apresentou a tese de que, conforme o art. 178 da Constituição, as normas e tratadas internacionais que restringem a responsabilidade das companhias aéreas no transporte de passageiros, principalmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prioridade sobre o Código de Defesa do Consumidor. O Ministro Marco Aurélio votou contra essa tese. O Ministro Alexandre de Moraes não participou da votação, pois substituíu o Ministro Teori Zavascki, que havia votado anteriormente. A sessão foi presidida pela Ministra Cármen Lúcia.

Com efeito, durante a sessão plenária em 25 de maio de 2017, a Suprema Corte, ao analisar o RE 636.331-RG/RJ, cujo relator foi o Ministro Gilmar Mendes e, julgado sob o regime da repercussão geral, fixou a seguinte tese:

Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais são limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

O Ministro Gilmar Mendes ao se manifestar durante o julgamento do RE 636.331-RG/RJ, especificou claramente o objeto do recurso, decidindo excluir qualquer controvérsia relacionado à indenização por danos morais, ressaltando que as restrições impostas pelos tratados internacionais são aplicadas apenas às compensações por danos materiais, não se estendendo às indenizações por danos morais.

Essa exclusão é justificável, tendo em vista que o artigo 22 não menciona especificamente a compensação por dano moral. Além disso, a aplicação de limites quantitativos pré-definidos não parece adequada à natureza do direito protegido em casos de indenização por dano moral.

O golpe final, por assim dizer, foi dado pela Ministra e presidente da casa Rosa Weber no julgamento da Rcl 50.411-AgR/SP. Ela foi precisa ao tratar da decisão paradigma (que originou o tema de repercussão geral), declarando explicitamente que o precedente não é aplicável em casos que envolvam situações de danos não patrimoniais resultantes de contrato de transporte aéreo internacional.

AGRAVO INTERNO. RECLAMAÇÃO CONSTITUCIONAL. RE 636.331-RG/RJ (TEMA 210) E ARE 766.618/SP. DEMANDA DECORRENTE DE CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. INDENIZAÇÃO POR DANOS EXTRAPATRIMONIAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL. INAPLICABILIDADE AOS DANOS MORAIS. PRECEDENTES. AUSÊNCIA DE ADERÊNCIA ESTRITA E DE TERATOLOGIA. ARE 766.618/SP. PROCESSO DE ÍNDOLE SUBJETIVA NO QUAL NÃO FIGUROU COMO PARTE O RECLAMANTE. NÃO CABIMENTO DO INSTRUMENTO RECLAMATÓRIO. AGRAVO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

Com o objetivo de evitar um esforço indireto do sistema judiciário na emissão de várias decisões semelhantes sobre o mesmo assunto, a ministra propôs que a questão em discussão fosse considerada sob a ótica de repercussão geral, para que se apliquem a ela os efeitos característicos deste mecanismo. Em vista disso, sugeriu também a sua reafirmação, por meio da formulação da tese de que ?Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional?.

Portanto, conclui-se que a resolução de conflitos de normas entre o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal exige uma abordagem que priorize a proteção do consumidor, sem desconsiderar a especificidade das normas internacionais de transporte aéreo, a ponderação de valores, princípios e regras que constitui uma base para a solução adequada de tais conflitos, garantindo a justa reparação por danos materiais e morais aos passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, conclui-se que, embora os tratados internacionais sejam instrumentos significativos na resolução de conflitos entre consumidores e fornecedores de serviços de transporte aéreo, eles apresentam limitações no que diz respeito ao equilíbrio nas relações sociais. Observa-se uma lacuna na proteção da dignidade humana, especialmente quando tratadas as limitações de indenização por danos materiais e morais, o que pode violar direitos fundamentais ao não considerar as particularidades de cada caso concreto.

Os estudos aqui reunidos, não conseguem visualizar o equilíbrio nas relações sociais, havendo o entendimento da necessidade da aplicação das interpretações obtidas por meio de decisões nos tribunais superiores, que vem atuando como ferramenta preponderante para determinar a responsabilização das empresas de transporte aéreo na reparação do dano material e principalmente no tocante ao dano moral sofrido pelo consumidor.

O Código de Defesa do Consumidor (CDC), com sua abordagem na responsabilidade civil objetiva das empresas prestadora de serviços, surge como um contraponto essencial, responsabilizando as empresas de transporte aéreo de maneira objetiva por danos causados aos consumidores. As Convenções de Montreal e Varsóvia, apesar de não serem intrinsecamente competitivas ao CDC, criam pontos de conflito ao limitar a responsabilidade do transportador, especialmente em casos de responsabilidade subjetiva. É possível concluir que os temas aqui debatidos giram em torno de aspectos jurídicos específicos. A ênfase é dada as questões como a aplicação de precedentes, a delimitação do âmbito de recursos judiciais, e a distinção entre danos materiais e morais em contextos internacionais, especialmente em relação às Convenções de Varsóvia e Montreal no âmbito do transporte aéreo.

As reflexões refletem a complexidade do direito, a importância da interpretação das leis e tratados, e o papel vital dos tribunais superiores, na clarificação e estabelecimento das responsabilidades das empresas aéreas em caso de danos a passageiros. Além disso, sublinha-se a relevância da repercussão geral como mecanismo para evitar redundâncias judiciais e para garantir a uniformidade na aplicação do direito, mantendo-se em consonância com os princípios constitucionais.

Recentemente, a Comissão do Superior Tribunal de Justiça indicou que os tratados internacionais restringem a reclamação a danos materiais, excluindo danos morais. No mesmo diapasão, as decisões do Supremo Tribunal Federal (STF) têm indicado caminho aberto para as indenizações nos casos de danos morais, interpretando que as Convenções de Montreal e Varsóvia tratam apenas de danos materiais. Este panorama sugere a possibilidade de sempre aplicar a norma mais benéfica ou mais favorável? ao consumidor, seja ela interna ou internacional, para garantir de forma mais ampla os direitos do indivíduo como sujeito de direito.



REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 30 set. 2023.
- CASTRO, Flavia Lages. História do Direito Geral e Brasil ? 10ª edição. Editora. LumenJuris Direito. Rio de Janeiro 2013
- DINIZ, Maria Helena. Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 21. ed. São Paulo: Saraiva, v. 7, 2007. 8 p.
- DINIZ, Maria Helena. Curso De Direito Civil Brasileiro - Vol. 7 - 34a E: Responsabilidade Civil. 28. ed. São Paulo: Saraiva, v.28, 2014.
- DWORKIN, Ronald. Levando os Direitos a Sério - 6ª edição. ed wmfmartinsfontes. São Paulo, 2020. 568 p.
- FARIAS, Cristiano Chaves ? v.3 - Responsabilidade Civil. Cristiano Chaves de FARIAS, Nelson Rosenvald e Filipe Braga Netto ? 10. ed. rev. e atual. ? São Paulo: Ed. Juspodvm, 2023, p. 529.
- GAGLIANO, Pablo Stolze. PAMPLONA Filho, Rodolfo. Novo curso de direito civil, v. III: responsabilidade civil. 9ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 55-60.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro, Vol 4 - Responsabilidade Civil. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 47.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. Revista Atual eampl, São Paulo, v. 10, p. 29-30, 2007. Saraiva.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil.11. ed.rev. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 13
- IHERING, Rudolf Von. A Luta pelo Direito. São Paulo: Editora Martin Claret, 2002, p. 58-59.
- JU, Fernando Antonio Wanderley Cavalcanti. Conflitos Normativos no Sistema de Solução de Controvérsias. Saraiva Educação S.A., v. 3, 2002, p. 61-62.
- LEITAO, Luis Manuel Teles De Menezes. Direito das Obrigações, V.1: Introdução - da Constituição das Obrigações. 10. ed. Coimbra: Edições Almedina S.A., v. I, f. 267, 2013. 534 p.
- MENEZES CORDEIRO, Antonio. Direito das Obrigações. Lisboa: Faculdade de Direito de Lisboa, v. 2,
- NADER, Paulo. Curso De Direito Civil - Vol. 7: Responsabilidade civil. 6ª edição. ed. Rio de Janeiro: forense, 2015.
- NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. Curso de direito do consumidor. 2. Ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 317.
- O Instituto da Perda de uma Chance e sua Natureza Jurídica no Direito Brasileiro. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/3371/2415>>. Rcl 50.411-AgR/SP>. Acesso em: 30 set. 2023.
- O Instituto da Responsabilidade Civil, a Função Punitiva e a Teoria do Valor do Desestímulo no Cenário Lusobrasileiro. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/2/2018_02_0583_0620.pdf>. Acesso 15 set 2023.
- Para Terceira Turma, dano moral a passageiro de voo internacional não se submete à Convenção de Montreal. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/Para-Terceira-Turma--dano-moral-a-passageiro-de-voo-internacional-nao-se-submete-a-Convencao-de-Montreal.aspx>>. Acesso em: 30 set. 2023.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil, f. 232. 2002. 464 p.
- PEREIRA, Caio Mario Da Silva. Responsabilidade Civil. Florenses, f. 232, 1990. 11p.
- Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br>>



/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-origem-e-presetupostos-gerais/>. Acesso em: 10 ago. 2023.
TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil: volume único / Flávio Tartuce. ? 11. ed. ? Rio de Janeiro, Forense; METODO, 2021.
WOLKMER, Antônio Carlos. Fundamentos de História do Direito. Revista ampliada ? Editora DelRey. 6ª edição. Belo Horizonte. 2011.

SISTEMA DE BIBLIOTECAS

TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DE GRADUAÇÃO NO REPOSITÓRIO INSTITUCIONAL

1. Identificação do material bibliográfico: (X) Artigo () Monografia () Projeto Experimental () Outros _____

2. Identificação do TCC:

2.1 Curso de Graduação: DIREITO _____

2.2 Área de Concentração: () Ciências Exatas e da Terra; () Ciências Biológicas; () Engenharias; () Ciências da Saúde; (X) Ciências Sociais Aplicadas; () Ciências Humanas () Linguística, Letras e Artes

2.3 Título do TCC: OS TRATADOS INTERNACIONAIS E A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NO BRASIL: UMA ABORDAGEM SOBRE AS LIMITAÇÕES DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NOS CASOS DE EXTRAVIO DE BAGAGENS

2.4 Autor: Carlos Ney Pereira Veiga _____

2.5 Coordenadora de TCC: Ana Cláudia Cunha Gusmão _____

2.6 Orientador: Darlã Conceição Santos _____

2.7 Coorientador: _____

2.8 Membro da Banca: Cristiano Lázaro Fiúza Figueiredo _____

2.8.1 Membro da Banca: _____

2.8.2 Membro da Banca: _____

2.9 Data da defesa: 14/12/2023 2.10 Número de páginas: 32 _____

2.10 Empresa envolvida no Projeto Experimental (Curso de Publicidade e Propaganda): _____

3. Informações do acesso do documento:

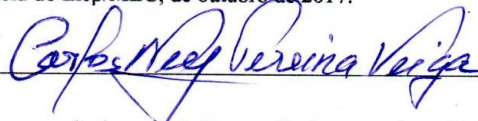
3.1 Pode ser liberado para publicação? (X) sim () não

Todo o resumo e os metadados ficarão sempre disponibilizados.

Havendo concordância com a publicação eletrônica, torna-se imprescindível o envio do(s) arquivo(s) em formato digital PDF e WORD do TCC.

Na qualidade de titular dos direitos de autor da publicação, autorizo a Universidade Católica do Salvador - UCSal a disponibilizar gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, o texto integral da obra citada acima, conforme permissões assinadas, em meio eletrônico, para fins de leitura, impressão e/ou download pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada pela Universidade, a partir desta data para cumprimento das considerações do Instrumento de Avaliação de Cursos de Graduação Presencial e a Distância do Inep/MEC, de outubro de 2017.

Assinatura do autor: _____



Data: 14/12/2023

Na qualidade de Empresa citada no trabalho acadêmico, autorizo a Universidade Católica do Salvador - UCSal a disponibilizar gratuitamente, dados e/ou informações da Empresa contidos na obra citada acima, conforme permissões assinadas, em meio eletrônico, para fins de leitura, impressão e/ou download pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada pela Universidade. (OBRIGATÓRIO PARA O CURSO DE PUBLICIDADE E PROPAGANDA).

Assinatura da Empresa: _____

Data: ____/____/____