

A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO DOMÉSTICO NO BRASIL

Michelle Andréia Spuldaro¹
Jociane Machiavelli Oufella²

Recebido em: 17 out. 2014

Aceito em: 23 out. 2014

Resumo: O presente trabalho versa sobre a responsabilidade civil do transportador aéreo doméstico no Brasil nas situações mais comuns onde o transportador é chamado a reparar os passageiros lesados em virtude da utilização dos serviços aéreos, regulado pelas legislações gerais e especiais, doutrina e jurisprudência. Apresentado sob a forma de artigo científico atendendo requisito obrigatório para a obtenção do grau de Bacharel em Direito pela UNIARP. Para melhor compreensão, o relato é dividido em três partes. Na primeira parte será abordado sobre a Teoria Geral da Responsabilidade Civil. Em um segundo momento o estudo dissertará a respeito do contrato de transporte aéreo de bagagens e pessoas na legislação brasileira e na terceira parte relata-se a respeito do dever de indenizar do transportador aéreo e o *quantum* indenizatório, as principais causas de danos e as formas de indenização e/ou reparação. Conclui-se que alguns juristas e doutrinadores optam pela reparação limitada ou tarifada de acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, enquanto outros, que perfazem a maioria, apontam a responsabilização civil prevista no Código Civil em conjunto com o Código de Defesa do Consumidor, quando couber. O método adotado foi o dedutivo e a pesquisa bibliográfica, com produção descritiva, de acordo com a normalização dos trabalhos acadêmicos da UNIARP e normas da ABNT.

Palavras-chave: Transporte aéreo. Contrato. Responsabilidade Civil. Danos Morais. Indenização.

Abstract: The work deals with the liability of the domestic air carrier in Brazil in the most common situations where the carrier is required to repair the injured passengers because of the use of air services, governed by the general and special laws doctrine and jurisprudence. Presented in the form of a scientific paper given mandatory requirement for the

¹ Acadêmica da 10ª fase, do Curso de Direito, da Universidade Alto Vale do Rio do Peixe – Caçador - SC.

² Doutoranda do Doutorado de Ciências Jurídicas da Pontificia Universidad Catolica Santa Maria De Los Buenos Aires - Argentina. Master em Direito pela Universidade de Pádova – Itália; Especialista em Direito Processual Civil pela UnC. Graduada em Direito pela Unoesc – Videira. Coordenadora do Curso de Direito da UNIARP – Caçador. Professora da Graduação e Pós Graduação da UNIARP e UNOESC. Advogada militante na Comarca de Caçador-SC.

degree of Bachelor of Law from UNIARP. For better understanding, the report is divided into three parts. In the first part will be covered on the General Theory of Liability. In a second step the study will be regarding the carriage of luggage and people contract the Brazilian legislation and the third part is reported regarding the duty to indemnify Air Carrier and indemnity quantum, the main causes of damage and ways to compensation and / or repair. It is concluded that some jurists and scholars opt for limited repair or billed according to the Brazilian Aeronautical Code, while others who make up the majority point to civil liability provided for in the Civil Code in conjunction with the Consumer Protection Code, when it fits. The adopted method was deductive and literature with descriptive production, according to the standardization of academic papers and UNIARP ABNT

Keywords: Air transportation. Contract. Civil Liability. Moral damages. Indemnification.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo científico apresenta como tema a responsabilidade civil do transportador aéreo na reparação dos danos causados ao passageiro. Este assunto vem ganhando relevância tanto na mídia, quanto nos Tribunais e doutrinas, em razão da ocorrência cada vez maior e a divergência nos julgamentos sobre a tutela legal aplicável a cada caso concreto.

O problema analisado está sob os aspectos da responsabilidade objetiva ou subjetiva e do quantum indenizatório. Como a legislação pátria se posiciona para caracterizar a responsabilidade civil do transportador aéreo?

Na configuração desta responsabilidade civil, deve-se ter em mente que depende da classificação do serviço prestado, sendo que para cada caso uma legislação é pertinente.

Nos casos de relação de consumo o amparo é do Código de Defesa do Consumidor. Em outras situações o respaldo poderá vir do Código Brasileiro de Aeronáutica, do Código Civil e ainda da Constituição Federal, conforme análise do caso concreto.

A Lei Aeronáutica prevê responsabilidade subjetiva, ou seja, deve-se comprovar a culpa e o dolo do agente. Já com o advento do CDC, que passou a

tutelar as relações de consumo, inclusive aéreas, a responsabilidade passa a ser objetiva, isto é, não há que se falar em culpa, uma vez o dano ocorrido, a reparação deverá ser integral.

Entretanto, há que se ressaltar que os problemas neste setor nem sempre são dirimidos de forma pacífica, dado controverso entendimento de cada lei, onde faz-se necessária a intervenção dos Tribunais para a solução da demanda.

A pesquisa desenvolveu-se em três partes, sendo estudado no primeiro momento a teoria geral da responsabilidade civil; na segunda parte será elaborado um estudo sobre o contrato de transporte aéreo de bagagens e pessoas na legislação brasileira; e por fim pesquisar sobre o dever de indenizar do transportador aéreo e o *quantum* indenizatório.

O método adotado foi o dedutivo e a pesquisa bibliográfica, com produção descritiva, de acordo com a normalização dos trabalhos acadêmicos da UNIARP e normas da ABNT.

2 TEORIA GERAL DA RESPONSABILIDADE CIVIL

2.1 Conceitos de Responsabilidade Civil

Inicialmente o dano encontrava-se fora da esfera do direito, pois era reparado através da vingança privada. Depois, já tutelado juridicamente, através da Lei do Talião, onde o legislador intervém declarando a condição de retaliação por parte da vítima. Posteriormente, surge a composição a critério da vítima, subsistindo a forma de reintegração do dano sofrido³.

Assim, o Estado assumiu a função de punir, o que fez nascer a ação de indenização. O que era antes então uma responsabilidade só passou a ser dividida entre civil e penal, onde a indenização e a pena tornaram-se institutos

³ DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil**. 11.ed. Rio de Janeiro: Renovar. 2006, p. 26-30

separados.

A responsabilidade, segundo Venosa⁴ poderá dividir-se em objetiva ou subjetiva. Quais sejam: a objetiva interessa o dano e nexos causal, enquanto que para a subjetiva entra também o fato culpa se não há culpa, não há responsabilidade.

Gonçalves posiciona-se quanto à responsabilidade civil na teoria geral do direito:

A responsabilidade civil decorre de uma conduta voluntária violadora de um dever jurídico, isto é, da prática do ato jurídico, que pode ser lícito ou ilícito. Ato jurídico é espécie de fato jurídico. Fato jurídico, em sentido amplo, é todo acontecimento da vida que o ordenamento jurídico considera relevante no campo do direito. O que não têm repercussão no mundo jurídico é apenas “fato”, dos quais não se ocupa o direito, por não serem “fatos jurídicos”.⁵

Rodrigues⁶ ensina que cabe antes de tudo diferenciar a responsabilidade civil da responsabilidade penal. No caso penal, o agente infringe uma norma, perturbando a ordem social, norma esta de direito público, sendo esta coagida por uma pena, independente do prejuízo sofrido pela vítima. Ao contrário do âmbito civil, o interesse é privado, causando dano a outrem, que deverá ser reparado. Sendo plenamente possível que o ato ilícito repercuta tanto na esfera civil como penal, infringindo uma norma de direito público, no caso do crime ou contravenção, ou gerando prejuízo à terceiro. Desta forma, a sociedade estabelecerá a pena e o terceiro prejudicado será indenizado pelo prejuízo sofrido.

2.2 Lineamentos Históricos da Responsabilidade Civil

Para a compreensão da responsabilidade civil atual, necessário se faz entender sua evolução histórica, que tem seu ponto de partida no Direito

⁴ VENOSA, 2010, p. 541

⁵ GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro**. 4.ed. São Paulo: Saraiva. 2007, p.13

⁶ RODRIGUES, Silvio. **Direito civil: responsabilidade civil**. 20 ed. São Paulo: Saraiva. 2008, p.6-7

Romano, como ensina Aguiar Dias, citando Alvino Lima:

A princípio, o dano escapa ao âmbito do direito. Domina então a vingança privada, “forma primitiva, selvagem talvez, mas humana, da reação espontânea e natural contra o mal sofrido; solução comum a todos os povos nas suas origens, para a reparação do mal pelo mal.”⁷

Ainda na linha do tempo de Aguiar Dias⁸, a regra jurídica era o talião, o legislador apropriando-se da iniciativa particular declarava os termos para a retaliação. Após esse período surge a composição. Percebe-se que a retaliação não reparava os danos, mas os aumentava, então mais eficiente se o autor da ofensa ressarcisse os danos de forma imediata mediante a prestação da *poena*. A partir daí fica vedado à vítima fazer justiça com as próprias mãos, aceitando a composição estabelecida pela autoridade.

Esta nova conjuntura marcada pela ampliação da ressarcibilidade indica uma alteração gradativa na sua estrutura, com semelhante pensamento, Bittar, ensina que o avanço da responsabilidade se dá no sentido da máxima proteção às vítimas e da “concreta efetivação da reação da ordem jurídica contra o lesante, seja individual, seja coletivamente, a fim de que a Teoria da Responsabilidade cumpra, em todo o seu vigor, as respectivas funções”⁹.

Desta forma, a reparação do dano ultrapassa a esfera privada, passando a constituir importante instrumento de equilíbrio social, promovendo-se à condição de instrumento de compensação e desestímulo, por conta do qual se procura coibir a adoção de comportamentos lesivos aos interesses individuais e coletivos.

2.3 Elementos Caracterizadores da Responsabilidade Civil

São três os elementos que caracterizam a responsabilidade civil: 1 – Ação ou omissão do agente; 2 – Culpa do agente; 3 – Nexo causal ou de

⁷ LIMA, Alvino. **Da culpa ao risco**. São Paulo. 1938, p.10 *apud* DIAS, 2006, p. 26.

⁸ DIAS, 2006, p. 26

⁹ BITTAR, Carlos Alberto. **Reparação civil por danos morais**. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999. p. 630

causalidade; 4 – Dano ou prejuízo de outrem. A partir daí faz-se necessário discorrer sobre cada um deles.

Ação ou omissão do agente é o primeiro pressuposto a ser elencado, de forma sucinta, porém esclarecedora nas palavras de Silvio Rodrigues, “a responsabilidade do agente pode defluir de ato próprio, de ato de terceiro que esteja sob a responsabilidade do agente, e ainda de danos causados por coisas que estejam sob a guarda deste.”¹⁰

Quanto à culpa do agente, Rizzardo¹¹ citando Capitant descreve como ato ou omissão que descumpre intencionalmente ou não, tanto de uma obrigação contratual, de prescrição legal ou simplesmente ato cotidiano de “bem viver” com o semelhante. Porém, para o autor difícil é definir a culpa, pois a tem como a falta de cumprimento de um dever que prejudica alguém.

Para Silvio Rodrigues, nexos causal ou causalidade, entende-se o viés que liga a situação que ocasionou o dano da vítima com o agente, gerando assim o dever de reparação.¹²

No que se refere a dano ou prejuízo a outrem, Gagliano e Pamplona Filho¹³, explicam como característica indispensável na configuração da responsabilidade civil. Pois na inocorrência deste, não há que se falar em indenização, seja contratual ou extracontratual.

Para Rizzardo:

O dano é o pressuposto central da responsabilidade civil. [...] Para Orgaz, desdobra-se em dois aspectos. No primeiro se identifica com a lesão de um direito ou de um bem jurídico qualquer. [...] Envolve um comportamento contrário ao jurídico. A nota de antijuridicidade o caracteriza, de modo geral. Mas não emana, necessariamente, de um desrespeito à lei ou de uma conduta antijurídica. Possível que nenhuma infração se consuma, e nasça o dever de reparação. [...] Se alguém persegue um animal em propriedade alheia, e causa danos, não é cominada de antijuridicidade da ação, mas os danos provocados devem ser reparados. A lesão determinada por uma conduta impelida pelo

¹⁰ RODRIGUES, 2008, p.163

¹¹ CAPITANT *APUD* RIZZARDO, 2007, p.01

¹² RODRIGUES, 2008, p. 17-18

¹³ GAGLIANO E PAMPLONA FILHO, 2012, p. 81

estado de necessidade não isenta da indenização, apesar da ausência da ilicitude.

O antijurídico não equivale ao delito. Muitos atos se revestem de antijuridicidade porque violaram uma regra de direito. Entrementes, não passaram para o campo do ilícito. Há infrações que nascem de meras inobservâncias de mandamentos legais, mas não atingem a esfera do delito. Se a culpa macula o ato, originando o dano, aí entramos no mundo do delito. No simples rompimento de um contrato, não há previsão legal de tipicidade penal, embora se configure a antijuridicidade em decorrência do descumprimento de um artigo de lei. O ato não é jurídico mas também não é ilícito.¹⁴

Cavaliere Filho faz com propriedade um apanhado geral da responsabilidade contratual e extracontratual, assinalando, por óbvio a violação do dever jurídico preexistente. Porém a diferença se dá na origem do fato, o dever contratual pelo qual as partes estão adstritas deve ser cumprido, do contrário nasce a necessidade de reparação, é o caso do ilícito contratual ou inadimplemento. Porém, muitas situações passíveis de reparação não vêm especificadas em contratos pré-estabelecidos, mas nem por isso deixam de contrariar uma norma, de onde vem nasce o dever de indenizar, pois a vítima seja de qual forma for, não pode arcar com prejuízos de um dano que não cometeu.

Ainda para o doutrinador, as duas muitas vezes se fundem, já que seus efeitos são uniformes, teoria esta defendida pelos monistas. Enquanto que, para os dualistas, teoria acolhida no Brasil, são duas figuras distintas.

2.4 Excludentes de Ilicidade

São as excludentes: culpa exclusiva da vítima, estado de necessidade e legítima defesa, fato exclusivo de terceiro, caso fortuito ou força maior; cláusula de não indenizar e exercício regular de um direito. Dos quais veja-se pontualmente:

Por culpa exclusiva da vítima entende Venosa¹⁵ como a concorrência

¹⁴ RIZZARDO, 2007, p. 15-16

¹⁵ VENOSA, 2010, p. 546

de culpas, ou seja, ainda que o agente tenha se comportado com culpa, a vítima também o fez.

No caso de estado de necessidade, a lei excepcionalmente permite que se deteriore ou destrua a coisa alheia para evitar mal maior. Já legítima defesa, funda-se no artigo 188 do Código Civil, inciso I, primeira parte, em que o indivíduo está em situação atual ou iminente de injusta agressão, contra si ou terceiro.

Fato exclusivo de terceiro, por Ulhoa Coelho¹⁶, desfaz o liame do nexo causal e conseqüentemente a indenização pleiteada. Pois, se a culpa é de terceiros, não há que se falar em causa e efeito entre o prejuízo da vítima e o ato do demandado. Assim sendo a vítima tem o direito de mover ação contra o terceiro culpado.

Depreende-se da visão de Silvio Rodrigues¹⁷, que o artigo 393, parágrafo único do Código Civil define caso fortuito ou de força maior como que se verifica no fato necessário, cujos efeitos não eram possível evitar ou impedir. É ato que foge ao controle dos contratantes ou do agente, pois não ocorreu por culpa de nenhum deles.

Por meio dos ensinamentos de Gagliano e Pamplona Filho¹⁸, na excludente por cláusula de indenizar as partes convencionam a não obrigação de indenizar em caso de inadimplemento, que também é conhecida como cláusula de irresponsabilidade.

Outra hipótese de escusa da responsabilidade é o exercício regular de um direito reconhecido. Na concepção de Venosa¹⁹, no ato ilícito, há uma contrariedade ao direito, daí o exercício de um direito elimina a ilicitude. Pois, se há o exercício do direito, não há a provocação do dano.

¹⁶ COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de responsabilidade civil**. São Paulo: Saraiva. 2.ed. 2005, p.390

¹⁷ RODRIGUES, 2008 p. 174

¹⁸ GAGLIANO E PAMPLONA FILHO, 2012, p. 168-169

¹⁹ VENOSA, 2010, p. 551

3 O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE BAGAGENS E PESSOAS NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

3.1 O Contrato de Transporte

O transporte tem muita importância na evolução da civilização. Começando pelo vapor, que foi determinante para o crescimento da indústria no século XIX, substancialmente na aplicação à locomotiva, onde o Estado veio a legislar, contribuindo assim para o desenvolvimento de uma legislação do setor.²⁰

O Art. 730 do Código Civil o conceitua como sendo, o contrato em que “alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.”²¹ Já para Silvio de Salvo Venosa, “é um negócio jurídico pelo qual um sujeito assume a obrigação de entregar coisa em algum local ou percorrer um itinerário para uma pessoa.”²²

O artigo 734 do Diploma Civil diz que:

Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

O início do contrato de transporte aéreo terá início com a execução da avença.²³

Prescreve o artigo 735, CC: “a responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de

²⁰ DIAS, 2006, p. 242

²¹ BARROSO, Darlan e ARAÚJO JUNIOR, Marco Antonio coord. **Vade Mecum**. 5.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais. 2013, p. 294

²² VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil**. 9. ed. São Paulo: Atlas. 2009, p. 234.

²³ SANTOS, Emerson e FREIRE, Regina Tabossi Freire. Exame do contrato de transporte carreado no Código Civil à luz da Constituição Federal sob o enfoque do princípio da boa-fé objetivo. **Âmbito Jurídico**. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8498>; Acesso em 09 Nov 2013.

terceiro, contra o qual tem ação regressiva”.²⁴

Também o artigo 730 do Código Civil define o contrato de transporte como negócio jurídico bilateral, consensual e oneroso, quando uma das partes fica obrigada mediante pagamento, transportar pessoa ou coisa a destino convencionado. Ainda o mesmo diploma regula especificamente o transporte de coisas em seus artigos 743 a 756 e o transporte de pessoas, nos artigos 734 a 742.²⁵

3.2 O Transporte Aéreo e o Código de Defesa do Consumidor

Pela teoria do risco do empreendimento, onde a base se faz a partir da atividade desenvolvida no mercado de consumo, o transportador responderá por eventuais danos ou defeitos no serviço prestado, protegendo assim o consumidor.

E tendo o transporte aéreo como uma forma de prestação de serviço, inclui-se neste panorama, reforçado com o advento do CDC:

[...] Eis porque o art.12 do CDC dispõe que 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 seus produtos. No mesmo sentido, orientou-se o art. 14 do CDC, em relação aos danos causados aos consumidores por defeitos na prestação de serviço. Num ou noutro caso, ao consumidor cabe provar apenas a conduta violadora do dever geral de segurança, o dano e o nexo causal.²⁶

O CDC adotou uma posição inovadora abandonando o clássico conceito de culpa como fundamento da responsabilidade civil. Em seu art. 6º, VI, diz que um dos direitos básicos do consumidor é a efetiva prevenção e reparação dos danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos. Portanto, aquele que causar um dano é obrigado a repará-lo,

²⁴ BARROSO E ARAÚJO JUNIOR, 2013, p.295.

²⁵ GAGLIANO E PAMPLONA FILHO, 2012, p. 345.

²⁶ CAVALCANTI, 2002, p.46

independentemente de culpa.²⁷

Para Marques, o Código de Defesa do Consumidor denota fortemente a função social da legislação:

O Código de Defesa do Consumidor é uma destas leis de função social, as quais têm mérito de positivar as novas noções valorativas orientadoras da sociedade, procurando, assim, assegurar a realização dos modernos direitos fundamentais (direitos econômicos e sociais) previstos na Constituição Federal.²⁸

Neste contexto inegável se faz a responsabilidade do transportador aéreo baseado no CDC, como fornecedor, pois conforme Nelson Nery Junior, “o fornecedor só não será responsabilizado, segundo o artigo 14, §4º do CDC, se provar a inexistência de defeito e/ou a culpa for exclusiva do consumidor ou de terceiro, não admitindo então outra justificativa.”²⁹

3.3 Conflito de Leis

A responsabilidade civil do transportador, é hoje regulada pelo CC, CDC e neste caso particular do transportador aéreo, ainda pelo CBA.

Alan Liegel citando a Revista da Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial diz sobre o assunto:

A responsabilização civil com espeque no Código de Defesa do Consumidor é muito mais favorável ao usuário do que ao transportador, pois defende a inversão do ônus da prova. A responsabilidade é objetiva. Portanto, não há o que se perquirir da ocorrência ou não de culpa pelo transportador e se trata de uma responsabilidade ilimitada quanto ao valor da indenização, pois é adotado o princípio da reparação efetiva e integral, devendo ser indenizados os Danos materiais e imateriais, ao contrário do que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica que em sintonia com a legislação internacional, prevê uma indenização tarifada.³⁰

²⁷ Ibid., p. 976

²⁸ MARQUES, Cláudia Lima. A responsabilidade do transportador aéreo pelo fato do serviço e o Código de Defesa do Consumidor: antinomia entre a norma do CDC e de Leis Especiais. **Revista de Direito do Consumidor**. n.3. 1992, p.5

²⁹ NERY JÚNIOR, Nelson. Os princípios gerais do Código Brasileiro de Defesa do Consumidor. **Revista de direito do consumidor**. n.03. 2011, p.86

³⁰ PEDRO, Fábio Anderson de Freitas de. A Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo.

A princípio aparentava que a solução de tal conflito dar-se-ia através da teoria nacional adotada, conforme a corrente de cada Tribunal: monista ou dualista. Porém, o Supremo Tribunal Federal tem decidido pela aplicação da lei em favor do passageiro lesado na reparação integral do dano sofrido.

Ainda em 2000, a Portaria 676/GC5 regulamentou, propriamente dito, o contrato de transporte aéreo, com emissão de bilhetes eletrônicos e previsões para cancelamento, atraso e *overbooking*. Por fim, após os ataques terroristas de 11.09.2001 nos Estados Unidos, editou-se a Portaria 152/DGAC de 7.3.2002, estipulando cobertura mínima de seguro de responsabilidade civil a terceiros, por danos oriundos de atos terroristas e de guerra.³¹

Sobre o tema acrescenta Rodrigues:

O vigente Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n.7.565, de 19-12-1986), em seu art.257, limita a responsabilidade do transportador. Essa limitação da responsabilidade deixa de existir se houve dolo ou *culpa grave* do transportador. É a regra do art.248 do citado Código, juntamente com seu §1º.

“Art.248”. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador, ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.”

A inovação trazida pelo novo Código foi a de admitir a culpa grave como agravadora da responsabilidade. O acórdão cuja ementa abaixo se transcreve, prolatado na vigência do Código anterior, mostra, de certa maneira, a evolução da matéria:

“A conduta do piloto e as demais circunstâncias que provocaram o acidente podem caracterizar até culpa grave, não configurando, porém, o dolo. Podem ser demonstrativas de negligência e até de imprudência, mas não se pode dizer há de reconhecer a responsabilidade indenizatória limitada prevista no ART. 106 do Código Brasileiro do Ar”.³²

Porém, mesmo na tentativa do legislador pátrio em esclarecer através de novos diplomas legais, inovações dos já existentes ou mesmo na

Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. n. 106. p.3 *apud* LIEGEL, Alan Rocha. **Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo na Reparação de Danos Provenientes de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos;** 2011; p. 56

³¹ MORSELLO, 2007, p.85

³² RODRIGUES, 2008, p. 245-246 *apud* 1º TACSP, 2ª Câmara, j.8-6-1983, RT, 576/114

participação em tratados internacionais, o assunto ainda carece de clareza para a solução das lides.

3.4 Normas Internacionais

Já com o intuito de solucionar os problemas inerentes à aviação, a princípio internacional, porém também nacional no que a legislação interna for silente, o Brasil aderiu a Tratados e Convenções internacionais que supram as deficiências.

A enorme necessidade de regras que responsabilizem os transportadores quanto aos usuários e os serviços prestados não só de caráter local ou regional, uma vez que a aeronave não está restrita à sua bandeira, tem importante papel na integração entre países e continente, seja no transporte de cargas ou passageiros.³³

Em 1999, com a Conferência pela Organização Internacional de Aviação Civil, em Montreal, resolveram-se algumas questões cruciais no ramo da aviação, como os concernentes ao pagamento antecipado pelas empresas de transporte aéreo de indenização sem qualquer reconhecimento expreso ou tácito de responsabilidade e revisão dos limites de responsabilidade de forma quinquenal.

4 DEVER DE INDENIZAR DO TRANSPORTADOR AÉREO E O *QUANTUM* INDENIZATÓRIO

4.1 A Responsabilidade do Transportador Aéreo no Transporte de Passageiros

O transporte aéreo é caracterizado como prestação de serviços, assim

³³ SARMENTO, Eduardo Sócrates Castanheira. Questões polêmicas e atuais: contrato de transporte aéreo de passageiros. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. Rio de Janeiro: Publicado em 2000. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br>. Acesso em 09 Nov 2013, p.02

sendo, após contratado, surgem obrigações para a empresa prestadora, seja legal ou contratual. Dentre elas, a primeira é o transporte seguro do passageiro.

Dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA):

Art.256. O transportador responde pelo dano decorrente:
I – de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;³⁴

Acerca de tal tema o posicionamento de Morsello é o de que no que concerne à legislação doméstica há efetiva antinomia, entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica, na medida em que, neste diploma legal, há previsão expressa quanto à adoção da teoria da culpa e da limitação da responsabilidade do explorador da aeronave causadora do dano, ao passo que a Lei n° 8078/90 filia-se à teoria do risco do empreendimento do fornecedor, ínsita à sua responsabilidade objetiva, nos termos dos arts. 12 e 14 do referido diploma legal.³⁵

Nesse sentido, ainda no entendimento de Morsello, esta obrigação tem caráter consensual, porém para a formação do contrato não é exigível o embarque ou emissão de documento escrito. Ainda, concerne ao transportador, além da obrigação essencial de proteção, de modo que o passageiro chegue ao destino nas mesmas condições em que partiu, os direitos de receber o preço pactuado, condicionar o transporte de passageiros, não realizar o transporte quando as circunstâncias justificarem e requerer indenização ao passageiro que der origem a perdas e danos. Porém se ao transportador são exigidos deveres também o são ao passageiro, quais sejam: o pagamento pelo transporte contratado, a apresentação no aeroporto no dia e hora pactuados, o adimplemento das disposições administrativas, observância dos regulamentos fixados pelo transportador, acatando as instruções do comandante e tripulação da aeronave e ainda informar ao transportador se portador de doença grave.

³⁴ VIEIRA, 2009, p. 67

³⁵ MORSELLO, 2007, p. 278

Neste último caso o contratado decidirá sobre a conveniência do transporte.³⁶

Segundo o blog *Aviação e Direito* a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), em 2008, reajustou em 188% as indenizações a serem pagas pelas companhias aéreas por morte ou lesão corporal em acidentes aéreos e por perda ou dano à bagagem. No caso de morte ou lesão, o valor passa de R\$ 14.223,64 para R\$ 40.950.³⁷

4.2 A Responsabilidade do Transportador Aéreo no Extravio de Bagagem

Para José da Silva Pacheco, bagagem é o conjunto de produtos para uso pessoal, podendo ser despachada ou como bagagem de mão. Assim como o transporte de passageiros, o de bagagens também faz parte do contrato de transporte.³⁸

Assim preceitua o CBA em seu artigo 234:

Art.234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.³⁹

Aqui mais uma vez se levanta a polêmica sobre a limitação ou não da indenização no extravio de bagagem, na lição de Gagliano e Pamplona Filho

³⁶ MORSELLO, 2007, p. 100

³⁷DANIEL, Emerson Signoberto, ANAC eleva indenização por morte e bagagem, 2008, Disponível em:<<http://aviacao-direito.blogspot.com.br/2008/08/anac-eleva-valor-da-indenizacao-por-morte.html>>, Publicação de 10 ago 2008, às 09h58minhs.Acesso em 29 jan 2014, p. 1

³⁸ PACHECO, José da Silva, **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. 2.ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998, p.431

³⁹ VIEIRA, 2009, p. 63

fica claro que nenhum dos diplomas legais, CBA, CDC ou a CF, não estabeleceram tarifamento indenizatório, concluindo assim que qualquer limitação estaria contrária às normas pátrias.⁴⁰

Acerca do tema ressalta Morsello:

Na seara do transporte aéreo doméstico, fixou-se, outrossim, responsabilidade limitada do transportador, por perda, destruição ou avaria de bagagem, ressalvada a prova de culpa grave ou dolo do transportador ou de seus prepostos. No entanto, referido patamar não utilizou como base de cálculo o peso da bagagem, estribando-se, ao revés, um montante fixo para cada passageiro, ou seja, 150 OTN, abarcando, outrossim, a bagagem de mão, *ex vi* do que preceitua o art. 260 do Código Brasileiro de Aeronáutica. Cumpre ressaltar, ademais, que, na hipótese de atraso na entrega da bagagem, também se fixou patamar-limite até 150 OTN por passageiro, *ex vi* do que preceitua o art. 257, 2ª parte, do referido diploma legal.⁴¹

A jurisprudência é vasta no campo do extravio de bagagem, aumentando consideravelmente a indenização pelos danos materiais e reconhecendo também o dano moral, conforme seguem alguns exemplos:

A companhia TAM Linhas Aéreas S.A. deverá pagar indenização de quase R\$ 23 mil a pai e filha que tiveram a bagagem extraviada em viagem de Belo Horizonte a São Paulo. A decisão é da 18ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG).

Em Primeira Instância, o juiz Eduardo Veloso Lago condenou a companhia aérea a pagar R\$ 10.848 por danos materiais e R\$ 12 mil por danos morais para as duas vítimas. Inconformada, a TAM recorreu ao Tribunal.

Em relação aos danos materiais, o desembargador João Cancio, relator do recurso, considerou o artigo 734 do Código Civil: O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente de responsabilidade.

No que diz respeito aos danos morais, o relator entendeu que pai e filha não sofreram apenas aborrecimentos. Viram-se privados do uso de todos os pertences que levaram à viagem, incluindo vestuário, medicamentos, resultados de exame, e outros objetos pessoais, que incluem uma máquina de extrair leite e um colchonete, que se destinavam a assegurar o bem-estar da menor. Para o magistrado, ficaram comprovados a angústia, o transtorno e o sofrimento causados pela conduta da empresa.

O relator manteve a decisão de Primeira Instância, tendo seu voto acompanhado pelos desembargadores Delmival de Almeida

⁴⁰ GAGLIANO E PAMPLONA FILHO, 2012, p.362

⁴¹ MORSELLO, 2007, p. 212

Campos e Guilherme Luciano Baeta Nunes.⁴²

CIVIL. TRANSPORTE AÉREO. CARGA. MERCADORIA. EXTRAVIO. TRANSPORTADOR. INDENIZAÇÃO INTEGRAL. CDC. APLICAÇÃO. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. AFASTAMENTO.

1 - A jurisprudência pacífica da Segunda Seção é no sentido de que o transportador aéreo, seja em viagem nacional ou internacional, responde (indenização integral) pelo extravio de bagagens e cargas, ainda que ausente acidente aéreo, mediante aplicação do Código de Defesa do Consumidor, desde que o evento tenha ocorrido na sua vigência, conforme sucede na espécie. Fica, portanto, afastada a incidência da Convenção de Varsóvia e, por via de consequência, a indenização tarifada. 2 - Recurso especial conhecido e provido para restabelecer a sentença. (STJ, Relator Ministro Fernando Gonçalves, 4ª Turma, Resp 552553 / RJ RECURSO ESPECIAL 2003/0109312-3, decisão 12/12/2005).⁴³

4.3 A Responsabilidade do Transportador Aéreo Decorrente de *Overboking*

Como o contrato de transporte dá-se pela compra do bilhete e a reserva antecipada com dia e hora para o embarque, muitos passageiros com reserva confirmada não comparecem, o que caracteriza o *overbooking*, que no conceito de José da Silva Pacheco é:

[...] muitos passageiros, com reserva confirmada, não se apresentam no aeroporto para o embarque na hora prevista (*no show*), formou-se a praxe de se fazer reservas acima da capacidade da aeronave, em determinados voos (*overbooking*). O excesso de reservas registradas ou “sobre-reserva” caracteriza o fenômeno comum nas praxes do transporte aéreo, conhecido como *overbooking*, que não se confunde com o excesso de venda de passagens (*oversale*). [...] Nas linhas aéreas domésticas, o usuário com reserva confirmada deverá comparecer para embarque no horário estabelecido pela empresa, ou, no máximo, até trinta minutos antes da hora estabelecida para a partida da aeronave nas linhas domésticas e até sessenta minutos antes da partida nas linhas internacionais. A hora de apresentação para embarque deverá ser obrigatoriamente anotada pela empresa no bilhete de passagem. A reserva só será considerada confirmada

⁴² ASSESSORIA de Comunicação Institucional. Ascom - TJMG - Unidade Raja. Disponível em: < <http://tj-mg.jusbrasil.com.br/noticias/100679689>>, **Publicado em 2012**. Acesso em 29 jan 2014, p.1

⁴³ Disponível em: <<http://www.jurisway.org.br>> Jurisprudência, **publicado em 2008**, p. 1. Acesso em 29 jan 2014

quando devidamente anotada no bilhete de passagem.⁴⁴

Por óbvio, nesta situação, alguns passageiros terão seus embarques negados, restando assim, prejudicados em seus compromissos, o que gerará além da frustração, onde é cabível o dano moral, ainda o descumprimento de um compromisso profissional, situação geradora do dano material. A aplicação da punibilidade à empresa se dá por analogia, já que não há previsão específica em lei. Atrasos por mais de quatro horas receberão as penas dos arts. 230, 231 e seu parágrafo único do CBA. E quanto à indenização é afastada a limitação, de acordo com as regras do CDC, sem prejuízo de danos morais.⁴⁵

Em consulta pública, diante da polêmica figura do *overbooking*, a ouvidoria da ANAC manifestou-se sobre o assunto nas seguintes palavras:

Ressalte-se, no entanto, que quando se trata da competência sobre a aplicabilidade de sanções relativas ao não cumprimento do contrato de transporte aéreo, a matéria passa a ser de competência judicial e aplicável, no caso, o Código de Defesa do Consumidor. O usuário deve ser entendido como o consumidor e a companhia aérea deverá

responder por abusos praticados, como qualquer outro fornecedor de produtos ou serviços.

O “overbooking” é conduta enganosa e abusiva, sem nenhuma validade legal, face ao direito do consumidor. Há que aplicar-se o Código de Defesa do Consumidor em harmonia ao Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA que estabelece, em seu art. 232, que o direito do consumidor só tem início a partir de quatro horas de atraso em relação ao horário marcado. Aqui, cabe ressaltar a necessária

intervenção normatizadora da ANAC para a atualização desta norma, uma vez que, os usuários atuais do transporte aéreo precisam ganhar tempo em suas atividades, o que nos indica a necessidade de diminuição deste prazo do CBA.

No mais, jurisprudencialmente tem sido assentado, como mínimo, que a companhia aérea deve embarcar o passageiro em outro avião com mesmo destino, mesmo que seja de outra companhia. Caso, no outro voo da própria companhia ou de outra só existir lugar em classe superior à adquirida pelo passageiro, este deve ser embarcado sem nenhum acréscimo. Todas essas alternativas não elidem o direito do passageiro que se sentir prejudicado pleitear na justiça indenização por danos materiais e morais. Esta, salvo melhor juízo, a melhor doutrina sobre a matéria que leciona a hipótese de “overbooking”, ou seja, o

⁴⁴ PACHECO, 2006, p.338

⁴⁵ CAVALCANTI, 2002, p. 151

passageiro deve ser embarcado em outra aeronave, para o mesmo destino, no prazo de quatro horas após a partida da aeronave para a qual tinha a reserva confirmada.⁴⁶

4.4 Da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo Quanto ao Cancelamento e Atraso de Voo

A legislação estabeleceu punição às empresas nos casos de atrasos ou cancelamento de voos exatamente numa tentativa de coibir abusos e preservar a pontualidade. O CBA adota a hipótese de responsabilidade objetiva, como também prevê o CDC em seu artigo 14, que responsabiliza o fornecedor de serviços, independente da existência de culpa, pela reparação de danos causados ao consumidor por defeitos na prestação do serviço. Sendo assim o atraso é passível de indenização, salvo por força maior extrínseca, culpa exclusiva da vítima ou de terceiros.⁴⁷

Ainda de acordo a jurisprudência, no caso de cancelamento do voo:

Prestação de serviços - Transporte aéreo - Cancelamento de voo - Danos morais e materiais. 1. Apesar do caráter consumerista da relação estabelecida entre a empresa de transporte aéreo e seus passageiros, o caso fortuito e a força maior podem ser considerados como causas excludentes de responsabilidade da prestadora de serviço. 2. Excluída a responsabilidade da empresa ré, não há que se falar em danos morais a serem indenizados. 3. Apesar de, com o cancelamento do voo, não ter usufruído do serviço de transporte aéreo, o consumidor deve desembolsar a quantia relativa ao transporte terrestre que lhe foi disponibilizado. Negado provimento ao recurso.⁴⁸

Neste ínterim, o posicionamento da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), informações estas, inclusive, usadas como instrução aos passageiros:

⁴⁶ BRASIL, **Agência de Aviação Civil**. Nota Técnica 4: Consulta Pública sobre Overbooking. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/notaTecnica04.pdf>>, publicado em 2012, Acesso em 12 fev 2014.p. 2-3

⁴⁷ CAVALCANTI, 2002, p.143-144

⁴⁸ BRASIL: TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO. (TJ-SP - APL: 1537192120088260002 SP 0153719-21.2008.8.26.0002, Relator: Itamar Gaino, Data de Julgamento: 02/03/2011, 21ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 22/03/2011). Disponível em: <<http://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/18676208>> Acesso em 17 fev 2014

Nos casos de atraso e cancelamento de voo e preterição de embarque (embarque não realizado por motivo de segurança operacional, troca de aeronave, overbooking, etc.), o passageiro que comparecer para embarque tem direito a assistência material, que envolve comunicação, alimentação e acomodação. Essas medidas têm como objetivo minimizar o desconforto dos passageiros enquanto aguardam seu voo, atendendo às suas necessidades imediatas. A assistência é oferecida gradualmente, pela empresa aérea, de acordo com o tempo de espera, contado a partir do momento em que houve o atraso, cancelamento ou preterição de embarque, conforme demonstrado a seguir:

A partir de 1 hora: comunicação (internet, telefonemas, etc.).

A partir de 2 horas: alimentação (voucher, lanche, bebidas, etc.).

A partir de 4 horas: acomodação ou hospedagem (se for o caso) e transporte do aeroporto ao local de acomodação. Se estiver no local de domicílio, a empresa poderá oferecer apenas o transporte para sua residência e desta para o aeroporto.

Se o atraso for superior a 4 horas (ou a empresa já tenha a estimativa de que o voo atrasará esse tempo), ou houver cancelamento de voo ou preterição de embarque, a empresa aérea deverá oferecer ao passageiro, além da assistência material, opções de reacomodação ou reembolso.

Direitos dos passageiros em caso de atraso de voo superior a 4 horas:

Se estiver no aeroporto de partida ou se estiver em aeroporto de escala ou conexão:

- Receber o reembolso integral, incluindo a tarifa de embarque. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.

- Receber o reembolso integral e retornar ao aeroporto de origem, sem nenhum custo. A empresa deverá oferecer assistência material.

- Remarcar o voo para data e horário de sua conveniência, sem custo. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.

- Permanecer na localidade onde ocorreu a interrupção e receber o reembolso do trecho não utilizado. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.

- Embarcar no próximo voo da mesma empresa, se houver disponibilidade de lugares, para o mesmo destino. A empresa deverá oferecer assistência material.

- Embarcar no próximo voo da mesma empresa ou de outra empresa aérea, para o mesmo destino, sem custo, se houver disponibilidade de lugares. A empresa deverá oferecer assistência material.

- Concluir a viagem por outra modalidade de transporte (ônibus, van, táxi, etc.). A empresa deverá oferecer assistência material.

- Remarcar o voo, sem custo, para data e horário de sua conveniência. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.

Direitos dos passageiros em caso de cancelamento de voo:

Se estiver no aeroporto de partida ou se estiver em aeroporto de escala ou conexão:

- Receber o reembolso integral, incluindo a tarifa de embarque. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.
- Receber o reembolso integral e retornar ao aeroporto de origem, sem nenhum custo. A empresa deverá oferecer assistência material.
- Remarcar o voo, sem custo, para data e horário de sua conveniência. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.
- Permanecer na localidade onde ocorreu a interrupção e receber o reembolso do trecho não utilizado. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.
- Embarcar no próximo voo da mesma empresa ou de outra empresa aérea, para o mesmo destino, sem custo, se houver disponibilidade de lugares. A empresa deverá oferecer assistência material.
- Remarcar o voo, sem custo, para data e horário de sua conveniência. Nesse caso, a empresa poderá suspender a assistência material.
- Embarcar no próximo voo da mesma empresa ou de outra empresa aérea, para o mesmo destino, sem custo, se houver disponibilidade de lugares. A empresa deverá oferecer assistência material.
- Concluir a viagem por outra modalidade de transporte (ônibus, van, táxi, etc.). A empresa deverá oferecer assistência material.⁴⁹

De acordo também a jurisprudência:

Prestação de serviços - Transporte aéreo - Cancelamento de voo - Danos morais e materiais. 1. Apesar do caráter consumerista da relação estabelecida entre a empresa de transporte aéreo e seus passageiros, o caso fortuito e a força maior podem ser considerados como causas excludentes de responsabilidade da prestadora de serviço. 2. Excluída a responsabilidade da empresa ré, não há que se falar em danos morais a serem indenizados. 3. Apesar de, com o cancelamento do voo, não ter usufruído do serviço de transporte aéreo, o consumidor deve desembolsar a quantia relativa ao transporte terrestre que lhe foi disponibilizado. Negado provimento ao recurso.⁵⁰

4.5 Do Cabimento do Dano Moral

Dano traduz-se pela existência de prejuízo causado à outrem, o qual

⁴⁹ BRASIL: ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, Informações aos passageiros, disponível em: <<http://www2.anac.gov.br>>, **publicado em 2012**, p 8 acesso 17 fev 2014

⁵⁰ BRASIL: **TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO**. (TJ-SP - APL: 1537192120088260002 SP 0153719-21.2008.8.26.0002, Relator: Itamar Gaino, Data de Julgamento: 02/03/2011, 21ª Câmara de Direito Privado, **Data de Publicação: 22/03/2011**). Disponível em: <<http://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/18676208>> p.3. Acesso em 17 fev 2014

deverá ser reparado. Porém este poderá ser patrimonial ou extrapatrimonial, o caráter patrimonial, vê-se mais palpável pela aferição do dano em si, porém o dano extrapatrimonial tem caráter mais subjetivo, ou seja, é a moral do indivíduo que restou abalada.⁵¹

A Carta Magna versa sobre o tema em seu artigo 5º, onde são disciplinados os direitos e garantias individuais:

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]

V – é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

[...]

X – são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito à indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação.⁵²

O CC de 2002 assim se manifesta:

“Art. 52. Aplica-se às pessoas jurídicas, no que couber, a proteção dos direitos da personalidade”⁵³

Ainda o mesmo diploma dispõe:

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.

Art. 953. A indenização por injúria, difamação ou calúnia consistirá na reparação do dano que delas resulte ao ofendido.

Parágrafo único. Se o ofendido não puder provar prejuízo material, caberá ao juiz fixar, equitativamente, o valor da indenização, na conformidade das circunstâncias do caso.

Art. 954. A indenização por ofensa à liberdade pessoal consistirá no pagamento das perdas e danos que sobrevierem ao ofendido, e se este não puder provar o prejuízo, tem aplicação o disposto no parágrafo único do artigo antecedente.⁵⁴

Maria Helena Diniz entende como a lesão à pessoa física ou jurídica

⁵¹ MORAES, Maria Cecília B., **Danos à Pessoa Humana**, Rio de Janeiro: Renovar, 2003, p.57

⁵² ANGER, 2012, p. 21-22

⁵³ Ibid, 2012, p. 138

⁵⁴ BARROSO E ARAUJO JUNIOR, 2013, p.309

em seus interesses não patrimoniais. O que diferencia o dano mora do patrimonial é o efeito da lesão jurídica, isto, a repercussão do dano sobre o lesado. Como por exemplo, sobre o direito à vida, à saúde, que poderá repercutir também na seara patrimonial, vez que pode restar incapacidade do indivíduo para o trabalho e/ou despesas com tratamento. Então, nada obsta a coexistência de ambos os interesses na ofensa de um mesmo direito.⁵⁵

Em que pese, para Cavalcanti cabe indenização em qualquer tempo e independentemente do ressarcimento das despesas e devolução do valor do bilhete, desde que demonstrado o efetivo dano. Afirma que um pequeno atraso (quinze minutos por exemplo) não faz jus ao dano moral. Situação muito diferente é aquela do passageiro permanecer dezesseis horas no aeroporto, em razão de atraso, sendo impossibilitado de banho ou devido descanso, o que dá causa à situação de humilhação, onde se perfaz indubitavelmente o dano moral.⁵⁶

Para o mesmo autor:

Já no que se refere ao atraso de voo, é evidente que poderá ensejar atraso em detrimento do usuário para chegada ao local de destino, de modo que, inexistindo prova de qualquer eximente ínsita à responsabilidade objetiva, viabilizará, na hipótese, *e.g.*, de compromissos profissionais, efetivo acolhimento de pretensões ressarcitórias. Como foi o caso onde o autor da ação era produtor de shows de Sons e Luzes, de modo que o cancelamento do voo com horário predeterminado impediu-o de honrar seus compromissos, condenando-se o transportador, que não apresentou qualquer justificativa plausível para referida conduta.⁵⁷ No que concerne às viagens de lazer, conforme vários acórdãos elencados por José Gabriel Assis de Almeida, *Jurisprudência brasileira sobre transporte aéreo*, cit., p. 198-203, nota-se tendência ao reconhecimento presumido da figura do dano moral em atraso de várias horas ou até dias⁵⁸. Sob nossa ótica, poderá restar caracterizar aventado dano, desde que sopesadas as circunstâncias fáticas de cada conflito de interesses em conjunto com o princípio da razoabilidade, de modo que inexistente nex

⁵⁵ DINIZ, Maria Helena; **Curso de direito civil brasileiro**:, responsabilidade civil. São Paulo: Saraiva. v. 7. 2009. p.91-93

⁵⁶ CAVALCANTI, 2002, p. 145-146

⁵⁷ MORSELLO, 2007, p. 176

⁵⁸ ALMEIDA, José Gabriel Assis de apud Morsello, 2007, p. 176

causal automático entre o atraso e o alegado dano.⁵⁹

Há que ter em mente que a restituição do valor do bilhete ou embarque em outro voo, mesmo que de companhia diversa, não elide o dano moral ou outros danos provocados, desde que comprovados. Incluindo-se aqui também os atrasos na escala e interrupção de voo em aeroporto de escala, os quais incidem nas obrigações do mesmo artigo 230 do CBA (caso de atraso na partida originária).⁶⁰

5 CONCLUSÃO

Este trabalho teve sua como foco de pesquisa, a responsabilidade civil do transportador aéreo em suas variadas nuances possíveis geradoras de dano ao consumidor.

A responsabilidade civil é entendida como a restituição ao sofredor do dano, seu *status quo ante*, ou seja, deverá ser reparado de forma que sua situação anterior seja restabelecida, se não for possível, então haverá a indenização.

Neste sentido pode-se observar através do trabalho, que algumas linhas doutrinárias e até mesmo jurisprudenciais voltam-se no sentido de indenização limitada ou tarifada nos casos relacionados ao transporte aéreo, baseando-se no CBA, que hoje já é tido por muitos como ultrapassado, sabendo-se que esta previsão se deu em função no início do funcionamento das companhias aéreas e tinha como intuito sua prosperidade.

Ora veja, que já não é mais o caso, diante do grande número de companhias atuais, por isso a corrente contrária defende, que nos dias atuais, no direito moderno a reparação deva ser na medida do dano causado, ou seja, *in integrum*, isso para qualquer das situações elencadas, inclusive no dano moral, obviamente devem ser devidamente provadas.

⁵⁹ Ibid., p.176

⁶⁰ CAVALCANTI, 2002, p. 148

6 REFERÊNCIAS

ANGHER, Anne Joyce (org.) **Vade mecum acadêmico de direito**. São Paulo: Rideel, 15. ed. 2012, 2056 p.

BARROSO, Darlan; ARAÚJO JUNIOR, Marco Antonio coord. **Vade Mecum**. 5.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais. 2013, 2173 p.

BITTAR, Carlos Alberto. **Reparação civil por danos morais**. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999. 830 p.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de responsabilidade civil**. São Paulo: Saraiva. 2.ed. 2005, 390 p.

DANIEL, Emerson Signoberto, **ANAC eleva indenização por morte e bagagem**, 2008, Disponível em:<<http://aviacao-direito.blogspot.com.br/2008/08/anac-eleva-valor-da-indenizacao-por-morte.html>>, Publicação de 10 ago 2008, às 09h58minhs.

DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil**. 11.ed. Rio de Janeiro: Renovar. 2006, 832 p.

DINIZ, Maria Helena; **Curso de direito civil brasileiro: responsabilidade civil**. São Paulo: Saraiva. v. 7. 2009. 387 p.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro**. 4.ed. São Paulo: Saraiva. 2007, 432 p.

LIEGEL, Alan Rocha. **Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo na Reparação de Danos Provenientes de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos**; 2011; 96 p.

LIMA, Alvino. **Culpa e risco**. 2 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais. 1999, 121 p.

PACHECO, José da Silva, **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. 2.ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998, 638 p.

PEDRO, Fábio Anderson de Freitas de. **A Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo**. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. n. 106. 113 p.

SANTOS, Emerson; FREIRE, Regina Tabossi. **Exame do contrato de transporte carreado no Código Civil à luz da Constituição Federal sob o enfoque do princípio da boa-fé objetiva**. **Âmbito Jurídico**. Disponível em:

http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8498

.

SARMENTO, Eduardo Sócrates Castanheira. **Questões polêmicas e atuais: contrato de transporte aéreo de passageiros**. Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. Rio de Janeiro: Publicado em 2000. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br>>.

Superior Tribunal de Justiça. 3ª Turma. **Resp. nº 169000/RJ**. Rel. Min. Paulo Costa Leite. Julgado em 04.04.2000. DJ 14.08.2000. Disponível em: <www.stj.gov.br>.