

VICTOR MENEZES DE SOUZA

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR  
AÉREO:**

**Incidência do dano decorrente de atraso ou  
cancelamento de voo**

BACHARELADO EM DIREITO

FIC-MG

2012

VICTOR MENEZES DE SOUZA

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR  
AÉREO:**

**Incidência do dano decorrente de atraso ou  
cancelamento de voo**

Monografia apresentado a banca examinadora da Faculdade de Direito, das Faculdades Integradas de Caratinga-FIC, como exigência parcial de obtenção do grau de Bacharel em Direito sob a orientação do Professor Juliano Sepe Lima Costa.

FIC – CARATINGA

2012

## DEDICATÓRIA

À Deus por estar presente em minha vida e pelas bênçãos que sempre me concedeu, aos meus familiares, amigos e professores pelo apoio e confiança.

## EPÍGRAFE

“O mundo não está ameaçado pelas pessoas más,  
e sim por aquelas que permitem a maldade.”

Albert Einstein

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus por essa vitória de viver com saúde, paz, otimismo, determinação, sucesso e sorte; pelas oportunidades concedidas, por me dar o prazer de desejar ao próximo o mesmo e o dom de agradecer a todos que acreditaram em mim quando eu achei difícil acreditar em mim mesmo.

Aos meus pais agradeço o apoio incondicional e dedicação sem limites, a minha mãe pelo exemplo de caráter, integridade e generosidade, ao meu pai pela paciência e compreensão, ao meu irmão por compartilhar tantas alegrias, as minhas avós pela fé depositada em minhas conquistas, aos meus tios, tias, primos, primas, padrinhos, madrinhas e familiares que já partiram, por se fazerem presente ao meu lado sempre acreditando em mim.

Ao Kdner e Lina que não mediram esforços para este sucesso e são pessoas importantes na minha vida que pelo simples fato de terem cruzado meu caminho, levarei para sempre no meu coração, aos amigos Vanessa, Livia, Juninho, Talles, e outros; colegas de turma, colegas de serviço, agradeço a amizade que gentilmente permitiram-me desfrutar, a energia que, positivamente, muitas batalhas me ajudaram a ganhar, a força que, bravamente, conseguiram me emprestar e todo carinho que puderam me dar.

Ao Sicoob Credcooper pela oportunidade de estágio e confiança depositada, em especial a Paula pelo companheirismo e amizade; Aos que na faculdade foram mestres quando poderiam ser apenas professores.

Foram muitos os responsáveis por esta vitória e serão para sempre lembrados, de tudo ficaram duas coisas, a certeza de que estamos sempre começando e a certeza de que é preciso continuar.

## RESUMO

Este trabalho visa analisar a responsabilidade civil do transportador aéreo quando da ocorrência de atrasos e cancelamentos de vôos com o fim de identificar a obrigação de indenizar os danos materiais ou morais efetivados pelas empresas aéreas, com exceção às hipóteses de excludentes da responsabilidade. São vários conflitos sobre a legislação do transporte aéreo em questão de responsabilidade civil, existindo duas correntes: Uma é favorável à aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica e da Conversão de Varsóvia para tratar os conflitos do transporte aéreo, a outra visa a proteção do Código de Defesa do Consumidor. O atraso nos vôos de diversas companhias aéreas estão se tornando uma prática comum e rotineira. Em alguns casos, os consumidores estão sendo tratados com descaso e falta de respeito. Os danos imediatos são tratados de acordo com a Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), em seu art. 231 a qual determina que quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço e que todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, sem prejuízo da responsabilidade civil. Nota-se que, além destes, o transportador também responderá pelo atraso no transporte aéreo, indenizando o passageiro por possíveis danos, decorrentes como porventura, a perda de um transplante médico ou a perda de um concurso público.

**Palavras-chave:** responsabilidade civil; transportador aéreo; danos morais e materiais; código de defesa do consumidor.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>09</b>
<b>CONSIDERAÇÕES CONCEITUAIS .....</b>	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO I - RESPONSABILIDADE CIVIL</b>	
<b>1.1 Elementos constitutivos da responsabilidade civil .....</b>	<b>14</b>
1.1.1 Conduta	
1.1.2 Dano	
1.1.3 Nexo Causal	
<b>1.2 Dano moral e Dano Material .....</b>	<b>16</b>
<b>1.3 Responsabilidade objetiva e subjetiva: teorias aplicáveis.....</b>	<b>18</b>
<b>CAPÍTULO II - TRANSPORTE AERONAUTICO</b>	
<b>2.1 Contrato de transporte aéreo .....</b>	<b>20</b>
<b>2.2 Transporte aéreo nacional e internacional .....</b>	<b>21</b>
2.2.1 Transporte aereo nacional	
2.2.2 Transporte aéreo internacional	
<b>2.3 Fontes normativas do transporte aéreo.....</b>	<b>23</b>
<b>CAPÍTULO III - O DANO MORAL E O ATRASO E CANCELAMENTO DE VÔO</b>	
<b>3.1 A responsabilidade civil do transportador aéreo decorrente de atraso e cancelamento de vôo.....</b>	<b>25</b>

**3.2 Dos conflitos entre o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Defesa do consumidor e a Convenção de Varsóvia ..... 29**

**CONSIDERAÇÕES FINAIS ..... 32**

**REFERÊNCIAS ..... 34**

## INTRODUÇÃO

A pesquisa em contexto tem por finalidade analisar a legislação aplicável a espécie para fixação dos critérios e limites de Indenização adotados pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, pela Convenção de Varsóvia e pelo Código de Defesa do Consumidor, quanto ao atraso e cancelamento de vôos aéreos.

O problema desse trabalho manifestar-se-á na seguinte interrogativa científica: O atraso ou cancelamento de vôo no transporte aéreo, com exceção às hipóteses de excludentes da responsabilidade é passível de causar o dano moral, ou deve ser considerado mero aborrecimento cotidiano incapaz de gerar o dever de indenizar?

O objetivo durante a explanação do tema é dissertar sobre a responsabilidade civil do transportador aéreo em atraso ou cancelamento de vôo. Investigar a Responsabilidade Civil do transportador aéreo à luz do Código de Defesa do Consumidor, verificar os conflitos entre o Código de Defesa do Consumidor Código Brasileiro de Aeronáutica e a Convenção de Varsóvia e demonstrar danos causados decorrentes do atraso ou cancelamento do voo ao passageiro, e o dever de repará-lo.

Neste sentido tal discussão é justificável por meio da presença de ganho jurídico, social e acadêmico.

A relevância jurídica se manifesta a partir dos conflitos entre o Código de Defesa do Consumidor Código Brasileiro de Aeronáutica e a Convenção de Varsóvia, quanto ao ganho social a pertinência ao tema para a sociedade encontra respaldo na necessidade de demonstrar o direito do passageiro e demonstrar danos causados decorrentes do atraso ou cancelamento do voo ao passageiro, e o dever de repará-lo e como ganho pessoal da referida pesquisa tem-se como ganho a capacitação do pesquisador para aprimoramento sobre o tema.

Para melhor entrosamento, será adotado no decorrer desta pesquisa de natureza teórica, a seguinte metodologia: Durante todo esse processo a revisão bibliográfica terá como marco principal a proximidade do marco teórico para a fixação do que se estabelecerá como bibliografia básica e complementar.

A pesquisa é transdisciplinar, vez que, envolve o Direito Civil e Direito Constitucional e o Direito do Consumidor, será selecionado os casos julgados sobre o tema e também a pesquisa em jurisprudências e doutrinas.

O primeiro capítulo analisará “Responsabilidade Civil”, onde abordará os elementos constitutivos da responsabilidade civil, dano moral, dano material e Responsabilidade objetiva e subjetiva e as teorias aplicáveis.

O segundo capítulo tratará sobre “Transporte Aeronáutico”, onde veremos contrato de transporte aéreo, transporte aéreo nacional e internacional e as fontes normativas do transporte aéreo.

Por fim, no capítulo três será indagado “O Dano moral e o atraso e cancelamento de vôo” onde trata a responsabilidade civil do transportador aéreo decorrente de atraso e cancelamento de vôo e os conflitos entre o Código Brasileiro de aeronáutica, o código de defesa do consumidor e a Convenção de Varsóvia.

## CONSIDERAÇÕES CONCEITUAIS

Notando-se que o presente trabalho tem seu cerne na responsabilidade civil do transportador aéreo quando da ocorrência de atrasos e cancelamentos de vôos com o fim de identificar a obrigação de indenizar. Faz-se necessário trazer alguns conceitos principais, sendo eles;

Iniciaremos com “responsabilidade” que em sentido geral, segundo Maria Helena Diniz o vocábulo “responsabilidade é oriundo do verbo latino *respondere*, designando o fato de ter alguém se constituído garantidor de algo.”<sup>1</sup>

Para conceituar juridicamente o termo, destacamos este conceito:

É a aplicação de medidas que obriguem uma pessoa a reparar o dano moral ou patrimonial causado a terceiros, em razão de ato por ela mesma praticado, por pessoa por quem ela responde, por alguma coisa a ela pertencente ou de simples imposição legal.<sup>2</sup>

A responsabilidade divide-se em duas categorias, a responsabilidade civil subjetiva e a responsabilidade civil objetiva.

Em sua obra Carlos Roberto Gonçalves define:

Diz-se, pois, ser subjetiva a responsabilidade quando se esteia na ideia de culpa. A prova da culpa do agente passa a ser pressuposto necessário do dano indenizável. Dentro desta concepção, a responsabilidade do causador do dano somente configura se agiu com dolo ou culpa. A lei impõe, entretanto, a certas pessoas, em determinadas situações, a reparação do dano cometido sem culpa. Quando isto acontece, diz-se que a responsabilidade é legal ou objetiva, porque prescinde da culpa e se satisfaz apenas com o dano e o nexos de causalidade.<sup>3</sup>

Quanto à dano moral, podemos entender conforme explica Yussef Said:

---

<sup>1</sup> DINIZ, Maria Helena, **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 7. Responsabilidade Civil, 21º Ed revista e atualizada, Editora Saraiva, São Paulo, ano 2007, p.33

<sup>2</sup> DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 25 ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p.51

<sup>3</sup> GONCALVES, Carlos Roberto Gonçalves. **Direito Civil Brasileiro**. IV ed. São Paulo: Saraiva, 2007, p.30

A privação ou diminuição daqueles bens que tem um valor precípuo na vida do homem, e que são paz, a tranquilidade de espírito, a liberdade individual, a integridade física, a honra e os demais sagrados afetos.<sup>4</sup>

O transporte aéreo consiste na operação de conduzir algo ou alguém de um lugar para o outro através de aeronave, pelo espaço aéreo.

O contrato de transporte, cuja disciplina é feita a partir do art. 730 do Código de 2002 (sem correspondência no Código revogado), pode ser definido como negócio jurídico bilateral, consensual e oneroso, pelo qual uma das partes (transportador ou condutor) se obriga, mediante remuneração, transportar pessoa ou coisa a um destino previamente convencionado”.

Desta forma, entende-se que a responsabilidade civil do transportador aéreo é de natureza contratual, porém objetiva, assim a construção dogmática desta responsabilidade sofreu influência de várias forças como Código de Defesa do Consumidor, Convenção de Varsóvia e o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Depois de explanado os aspectos conceituais da responsabilidade civil, dano moral e transporte aéreo, faz-se necessário a definição das legislações relacionadas,

A Convenção de Varsóvia, se aplicará ao transporte internacional definido no art. 1º da Convenção se os pontos de partida e destino se situarem no território de dois estados parte no presente protocolo, se houver uma escala prevista no território de outro estado.

Para conceituar o código brasileiro de aeronáutica, destacaremos esta definição: “Regras jurídicas relativas a aeronáutica civil no Brasil”<sup>5</sup>

O Código de defesa do consumidor é essencial por constituir modalidade de prestação de serviço, neste caso:

Art. 1º O presente código 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 e art. 48 de suas Disposições Transitórias.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> CAHALI, Yussef Said. **Danos Morais**. 3 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005, p.21

<sup>5</sup> PACHECO, José da Silva. **Código Brasileiro de Aeronáutica Comentado**. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p.20

<sup>6</sup> BRASIL, **Código de Defesa do consumidor**, Brasília DF: Senado, 2004

Fazendo uma análise apurada verifica-se que os conflitos existentes dentre estas normas jurídicas, como os limites de indenização fixados pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, e Convenção de Varsóvia, não cabem se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

Desta feita, os conceitos explanados ajudam no entendimento do presente trabalho, uma vez que o concilia.

## **CAPÍTULO I - RESPONSABILIDADE CIVIL**

### **1.1 Elementos constitutivos da responsabilidade civil**

É necessário para a configuração responsabilidade civil o preenchimento de seus de seus pressupostos, a existência de uma ação seja através de uma conduta comissiva ou omissiva, a ocorrência de um dano moral ou patrimonial causado a vítima em função do ato do agente, haja vista que não há responsabilidade civil se não houver dano, e nexos de causalidade entre o dano e ação, que é essencial para haver a responsabilidade civil.

#### **1.1.1 Conduta**

É um dos elementos constitutivos da responsabilidade e diz respeito ao ato humano, pela ação ou omissão, lícita ou ilícita, voluntária e objetivamente imputável, causado pelo próprio agente ou por terceiro, ou pelo fato de animal ou coisa, que cause dano a outrem, surgindo o dever de reparar os direitos violados.

Para Sergio Cavalieri o conceito de conduta é:

Entende-se, pois a conduta o comportamento humano voluntário que se exterioriza através de uma ação ou omissão, produzindo consequências jurídicas. A Ação ou omissão é o aspecto físico, objetivo, da conduta, sendo a vontade o seu aspecto psicológico, ou subjetivo.<sup>7</sup>

Quanto ao comportamento do agente, pode ser comissivo ou omissivo, a comissão pode ser entendida como a prática de um ato que não deveria ser realizado. Já a omissão é a não observância de um dever de agir, instituída por lei.

Segundo Sergio Cavalieri:

A ação é a forma mais comum de exteriorização da conduta, porque, fora do domínio contratual, as pessoas estão obrigadas a abster-se da prática

---

<sup>7</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio, **Programa de Responsabilidade Civil**. 5. ed. – São Paulo: Editora Malheiros 2004, p. 42

de atos que possam lesar o seu semelhante, de sorte que a violação desse 'dever geral de abstenção' se obtém através de um fazer. Consiste, pois, a ação em movimento corpóreo comissivo, um comportamento positivo, como a destruição de uma coisa alheia, a morte ou lesão corporal causada em alguém, e assim por diante. Já a omissão, forma menos comum de comportamento, caracteriza-se pela 'inatividade', abstenção de alguma conduta devida.<sup>8</sup>

Na conduta comissiva, para o agente ser responsabilizado, é necessário que ele tenha o dever jurídico de agir, neste sentido:

Em suma, só pode ser responsabilizado por omissão quem tiver o dever jurídico de agir, vale dizer, estiver numa situação jurídica que o obrigue a impedir a ocorrência do resultado. Se assim não fosse, toda e qualquer omissão seria relevante e, conseqüentemente, todos teriam contas à prestar à Justiça.<sup>9</sup>

Conclui-se que somente pode ser responsabilizado aquele agente que causou o dano a outrem por meio de ação ou omissão caracterizando o dever de indenizar.

### 1.1.2 Dano

Consiste no prejuízo sofrido pela vítima, para que haja o direito de indenização é indispensável o pressuposto do dano, haja vista que sem ele não há que se falar em reparação.

Segundo o autor Sergio Cavalieri:

O dano é, sem dúvida, o grande vilão da responsabilidade civil. Não haveria que se falar em indenização, nem em ressarcimento, se não houvesse o dano. Pode haver responsabilidade sem culpa, mas não pode haver responsabilidade sem dano. Na responsabilidade objetiva, qualquer que seja a modalidade de risco que lhe sirva de fundamento – risco profissional, risco proveito, risco criado etc –, o dano constitui o seu elemento preponderante. Tanto é assim que, sem dano, não haverá o que reparar, ainda que a conduta tenha sido culposa ou até dolosa.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio, **Programa de Responsabilidade Civil**. 5. ed. – São Paulo: Editora Malheiros 2004, p. 43

<sup>9</sup> *Idem*

<sup>10</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 5. ed. – São Paulo: Editora Malheiros 2004, p. 88.

O objetivo da indenização é reparar o prejuízo que a vítima sofreu restabelece-la ao estado em que se encontrava antes da prática do ato ilícito, não tendo a vítima sofrido prejuízo não haverá o que ser ressarcido.

### 1.1.3 Nexo Causal

Este é o terceiro pressuposto da responsabilidade civil a ser analisado, é o vínculo entre o prejuízo sofrido e a ação realizada, sendo o fato danoso deve ser oriundo da ação seja diretamente ou por meio de uma consequência previsível.

O conceito de nexu causal não é jurídico; decorre das leis naturais. É o vínculo, a ligação ou relação de causa e efeito entre a conduta e o resultado. A relação causal, portanto, estabelece o vínculo entre um determinado comportamento e um evento, permitindo concluir, com base nas leis naturais, se a ação ou omissão do agente foi ou não a causa do dano. Determina se o resultado surge como consequência natural da voluntária conduta do agente. Em suma, nexu causal é um elemento referencial entre a conduta e o resultado. É através dele que poderemos concluir quem foi o causador do dano.<sup>11</sup>

Sempre responderá pela consequência o agente causador do dano toda vez que seu ato for condição para produção do dano, o nexu de causalidade é um dos pressupostos da responsabilidade civil devendo portanto, ser comprovado pelo autor da demanda.

São duas correntes sobre o nexu de causalidade, a denominada teoria da equivalência das condições, para saber se uma determinada causa concorreu para o evento danoso, elimina-se este fato e verifica-se se o evento teria ocorrido, se ocorreria não será causa, a teoria da causalidade adequada é observada a causa predominante que provocou a lesão, será levado em consideração o que antecedeu necessariamente o dano.

## 1.2 Dano moral e Dano material

---

<sup>11</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 5. ed. – São Paulo: Editora Malheiros 2004, p. 90

O dano comporta uma subdivisão, de um lado o dano material, de outro dano moral, Segundo Sergio Cavalieri:

O dano moral á luz da Constituição vigente, nada mais é do que a violação do direito a dignidade. E foi justamente por considerar a inviolabilidade da intimidade, da vida privada, da honra, da imagem corolário do direito a dignidade que a Constituição inseriu em seu art. 5º, V e X, a plena reparação do dano moral.<sup>12</sup>

O dano moral é aquele que atinge os bens integrantes do patrimônio da vítima, entendendo-se como tal conjunto relações jurídicas de uma pessoa apreciáveis em dinheiro.

A distinção entre dano moral e dano material é que a reparação devida em razão do segundo consiste na ideia de sub-rogar a coisa no seu equivalente, ao passo que no primeiro a finalidade é compensatória já que a extensão do dano moral é indecifrável. O dano moral não almeja colocar p dinheiro ao lado da angustia, da dor, ou da humilhação que a vítima sofreu, mas proporcionar ao lesado uma situação de prazer capaz de amenizar ou atenuar ou ate mesmo extinguir a sensação ruim do dano sofrido.

Dano moral tem caráter compensatório, essa compensação segundo a melhor jurisprudência “é arbitrável mediante estimativa prudencial que leve em conta a necessidade de com a quantia satisfazer a dor da vítima e dissuadir de igual e novo atentado, o autor da ofensa”

Já no dano material existe um prejuízo que pode surgir da diminuição ou do não incremento do patrimônio da vítima, ao distinguir estas duas espécies Jose de Aguiar Dias ensina:

Quando ao dano não corresponde às características do dano patrimonial, dizemos que estamos em presença do dano moral. A distinção, ao contrário do que parece, não decorre da natureza do direito, bem ou interesse lesado, mas do efeito da lesão, do caráter da sua repercussão sobre o lesado. De forma que tanto é possível ocorrer dano patrimonial em

---

<sup>12</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 5. ed. – São Paulo: Editora Malheiros 2004, p. 94

consequência de lesão a um bem não patrimonial como dano moral em resultado a ofensa a bem material.<sup>13</sup>

O arbitramento do dano moral não é tarefa fácil, além desse caráter dúplice da reparação pelo dano moral, seu arbitramento não deve representar enriquecimento, diante disso, o STJ assim se manifestou em julgamento do Recurso Especial 205.209:

A indenização por dano moral devem ser fixada em termos razoáveis não se justificando que a reparação venha a constituir em enriquecimento indevido, devendo o arbitramento operar-se com moderação, proporcionalmente ao grau de culpa, ao porte empresarial das partes, as suas atividades comerciais, e ainda ao valor do negocio. Há de orientar-se o juiz pelos critérios sugeridos pela doutrina e pela jurisprudência, com razoabilidade, valendo-se de sua experiência e do bom senso, atento a realidade da vida, notadamente a situação econômica atual e as peculiaridades de cada caso.<sup>14</sup>

### 1.3 Responsabilidade objetiva e subjetiva: teorias aplicáveis

É relevante o estudo das responsabilidades para que se determine quem tem o dever de indenizar a vítima, de acordo com cada hipótese de dano.

A “responsabilidade subjetiva” se relaciona à existência de dolo ou culpa por parte do causador do dano. Trata-se de hipótese ampla de responsabilidade, de forma que sempre que a vítima puder demonstrar a existência de um desses elementos, poderá impelir o agente à reparação pelos danos sofridos.

Sergio Cavalieri menciona que:

O novo código civil, em seu art.186 (art.159 do código civil de 1916), manteve a culpa como fundamento da responsabilidade subjetiva. A palavra culpa está sendo aqui empregada em sentido amplo, *lato sensu*, para indicar não só a culpa *stricto sensu*, como também o dolo. Por essa concepção clássica, todavia, a vítima só obterá a reparação do dano se provar a culpa do agente, o que nem sempre é possível na sociedade

---

<sup>13</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 5. ed. – São Paulo: Editora Malheiros 2004, p. 71

<sup>14</sup> BRASIL. **Superior Tribunal de Justiça**. RESP n. 205.268, de São Paulo. Rel. Min. Sálvio de Figueiredo Teixeira, DJ 28-6-99. Disponível em [www.stj.gov.br](http://www.stj.gov.br). Acesso em 28 de outubro de 2012 as 19:00 horas

moderna. O desenvolvimento industrial, proporcionando pelo advento do maquinismo e outros inventos tecnológicos, bem como o crescimento populacional geraram novas situações que não podiam ser amparadas pelo conceito tradicional de culpa.<sup>15</sup>

A “responsabilidade objetiva” (sem culpa) diz respeito a determinadas situações em que, independentemente da existência de dolo ou culpa, determinado agente também possa ser impelido à reparação pelos danos sofridos. Essas hipóteses decorrem de leis específicas ou de situações em que a própria atividade exercida pelo agente implique em risco para terceiros (teoria do risco). Em geral, considera-se que as pessoas jurídicas de direito público e pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público respondem de forma objetiva.

Como por exemplo a responsabilidade objetiva das empresas de ônibus, conforme dispõe o paragrafo único do artigo 927, 932 e outros do código civil:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica 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.

Art. 931. Ressalvados outros casos previstos em lei especial, os empresários individuais e as empresas respondem independentemente de culpa pelos danos causados pelos produtos postos em circulação.<sup>16</sup>

O enquadramento da situação em hipótese de responsabilidade subjetiva ou objetiva para vítimas e familiares, é fundamental, podendo desonerá-las de demonstrar o dolo ou a culpa por parte do agente.

---

<sup>15</sup> BRASIL, **Lei 10.406 (Codigo Civil Brasileiro)**, de 10 de janeiro de 2002.

<sup>16</sup> *Idem*

## CAPÍTULO II – TRANSPORTE AERONÁUTICO

### 2.1 Contrato de transporte aéreo

Na lição de Leib Soibelman, contrato deriva do latim *contractus*, de *contrahere*, no sentido de ajuste, convenção, pacto, transação. Em sentido amplo, contrato é todo negócio jurídico em geral. Todo acordo de vontades com objetivo de adquirir, resguardar, transferir, modificar, conservar ou extinguir direitos. Em outras palavras, contrato é a convenção estabelecida entre duas ou mais partes, para constituir, regular ou extinguir entre elas uma relação jurídica patrimonial.<sup>17</sup>

No transporte aéreo existe uma obrigação contratual e objetiva, por exemplo: quem compra uma passagem de avião celebra um contrato com a empresa transportadora, esta assume a obrigação de conduzir o passageiro ao seu destino, são e salvo.

Se no decorrer do trajeto ocorre algum impecilio, dá-se o inadimplemento contratual que acarreta responsabilidade de indenizar por perdas e danos.

Quando a responsabilidade não deriva de contrato, diz-se que ela é extracontratual.

O contrato de transporte cuja a disciplina é feita a partir do art 730 do código de 2002, pode ser definido como o negocio jurídico bilateral, consensual e oneroso, pelo qual uma das partes transportador ou condutor se obriga, mediante remuneração transportar pessoa ou coisa a um destino previamente convencionado.

O serviço de transporte de passageiros, terrestre marítimo ou aeronáutico é considerado indiscutivelmente uma atividade de risco para a qual o Código Civil prevê também a aplicação das regras da responsabilidade sem culpa nos termos do paragrafo único do art 927.

O transporte de pessoas é tratado a partir do art. 734 do código civil que harmonizando com a Lei do Consumidor prevê que:

---

<sup>17</sup> Leib Soibelman, **Enciclopédia do Advogado**, Ed. Rio, Rio de Janeiro 1983, Disponível em [www.elfez.com.br](http://www.elfez.com.br) Acesso em 28 de outubro de 2012 as 20:00 horas

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

Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.<sup>18</sup>

Fixado este conceito de contrato de transporte, futuramente iremos analisar as consequências civis decorrentes de danos causados as pessoas transportadas.

## 2.2 Transporte aéreo nacional e internacional

O transporte aéreo é dividido em internacional ou nacional. O primeiro é disciplinado pela Convenção de Varsóvia de 12 de outubro de 1929, ratificada por mais de uma centena de países, recebida no ordenamento jurídico pátrio pelo decreto nº 20.704 de 24 de novembro de 1931.

A convenção de Varsóvia sofreu emendas do protocolo de Haia, datado de 28 de setembro de 1955.

O transporte aéreo interno, presentemente, é regulado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Ambos entretanto por serem prestadores de serviço público estão também subordinados ao Código de defesa do consumidor naquilo que a disciplina inovou, como haveremos de destacar.

### 2.2.1 Transporte aéreo nacional

Conforme o autor Sergio Cavaliere Filho:

Todo transporte aéreo realizado exclusivamente dentro do território nacional é disciplinado pelo código Brasileiro de Aeronáutica, cujos princípios, no que respeita a responsabilidade do transportador, não divergem daqueles que foram consagrados pela convenção de Varsóvia.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> BRASIL, **Lei 10.406 (Codigo Civil Brasileiro)**, de 10 de janeiro de 2002.

<sup>19</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 7. ed. – São Paulo: Editora Atlas 2007, p. 319

O transporte aéreo nacional é regulamentado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica em seu art 215:

Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.<sup>20</sup>

Os serviços de transporte nacional devem ser prestados por pessoas jurídicas brasileiras conforme o artigo 216 do referido código.

A responsabilidade contratual do transportador aéreo esta disciplinada no art. 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica, nos seguintes termos: 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 de operações de embarque ou desembarque.

### 2.2.1 Transporte aéreo internacional

O que caracteriza o transporte internacional é o fato de o ponto de partida ou de chegada do voo localizar em países diferentes.

É a convenção de Varsóvia que disciplina o transporte aéreo internacional, assim considerando aqueles cujos ponto de partida e ponto de destino haja ou não interrupção de transporte ou baldeação, estejam situados no território de duas Altas Partes Contratantes, ou mesmo de uma sói, havendo escalas prevista em território sujeito a soberania ou autoridade de outro estado, seja ou não do contratante.

Nas palavras de Carlos Roberto Gonçalves vimos que:

É da competência exclusiva da Justiça Brasileira processar e julgar ações oriundas de contrato de transporte aéreo internacional, quando no bilhete de transporte figura o brasil como ponto de destino, aplicando-se a hipótese do art. 28 da convenção de Varsóvia<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> BRASIL, **Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986**. Dispoe sobre o Codigo Brasileiro de Aeronautica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 01/11/2012

<sup>21</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto, **Direito Civil Brasileiro**. 5. ed. – São Paulo: Editora Saraiva 2007, p. 210

Quando o ponto de partida e o de chegada sejam no mesmo país, se aeronave fizer escala em outro país é considerado vôo internacional, caso não haja escala em outro país será considerado doméstico.

Desta forma é possível notar que em um mesmo vôo é possível existir passageiros que tenha seus direitos regulamentados pela Convenção de Varsóvia, enquanto outros pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

### **2.3 Fontes normativas do transporte aéreo**

As fontes normativas do transporte aéreo são de grande importância para distinguir sobre o transporte aéreo nacional e internacional e fixar a responsabilidade civil do transportador em ambos casos.

A convenção de Varsóvia é subscrita por 32 estados, entre eles o Brasil, cuja regulamentação se faz no âmbito internacional, esta convenção entrou em vigor com intuito de padronizar as normas no que se refere ao transporte internacional, embarque, desembarque, dano e etc.

A responsabilidade do transportador aéreo prevista na Convenção de Varsóvia é subjetiva, com culpa presumida, responde o transportador pelo dano ocasionado por morte, ferimento ou qualquer outra lesão corpórea sofrida pelo viajante, desde que o acidente que causou o dano haja ocorrido a bordo da aeronave, ou no curso de qualquer operação de embarque ou desembarque.

O Código Brasileiro de Aeronáutica se aplica a vôos domésticos e internacionais em todo o território brasileiro, é definido pelo art.215 do dispositivo legal que apresenta a seguinte disposição:

Art. 215. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional.

Parágrafo único. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> BRASIL, **Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 01/11/2012

Desta forma tem se que a responsabilidade civil do transportador aéreo é objeto de regulação pela Lei 7.565/86.

Os casos em que houver atraso aéreo, o Código Brasileiro de Aeronáutica impõe às companhias aéreas o dever de prestar assistência material aos passageiros somente a partir da 4. hora de atraso, nos termos dos seus arts. 230 e 231, abaixo colacionados:

Art. 230. Em caso de atraso da partida por mais de 4 (quatro) horas, o transportador providenciara o embarque do passageiro, em voo que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino, se houver, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

Art. 231. Quando o transporte sofrer interrupção ou atraso em aeroporto de escala por período superior a 4 (quatro) horas, qualquer que seja o motivo, o passageiro poderá optar pelo endosso do bilhete de passagem ou pela imediata devolução do preço.<sup>23</sup>

Quanto á indenização havida em face do transportador aéreo a lei 7565/86, a exemplo da Convenção de Varsóvia, prevê limitação que se justifica para viabilização dos transportes aéreos.

Estes limites de indenização fixados pelo referido Código, comportariam exclusão somente nas hipóteses em que houvesse dolo ou culpa grave do transportador e de seus prepostos, conforme se infere do seu art. 248: “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.

---

<sup>23</sup> *Idem*

## **CAPÍTULO III - O dano moral e o atraso e cancelamento de vôo.**

### **3.1 A responsabilidade civil do transportador aéreo decorrente de atraso e cancelamento de vôo**

O dano precisa ser tratado, justificável e compatível com o aborrecimento do cliente, haja vista algumas situações aplicando o Código de Defesa do Consumidor servirá para que a empresa indenize despesas realizadas no período de espera e ainda possíveis danos como, porventura, a perda de um transplante médico ou a perda de um concurso publico.

A responsabilidade civil do transportador aéreo é de natureza contratual, porém objetiva, assim a construção dogmática desta responsabilidade sofreu influência de várias forças como Código de Defesa do Consumidor, Convenção de Varsóvia e o Código Brasileiro de Aeronáutica. “O transportador responde pelo atraso no transporte aéreo, indenizando o passageiro que tinha confirmação de reserva”.<sup>24</sup>

Fazendo uma análise apurada verifica-se que os conflitos existentes dentre estas normas jurídicas, como os limites de indenização fixados pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, e Convenção de Varsóvia, não cabem se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

É fora de dúvida que o fornecimento de transportes em geral é atividade abrangida pelo Código de Defesa do Consumidor, por constituir modalidade de prestação de serviço.

O principio da limitação da responsabilidade, basicamente, nasceu com o objetivo de impedir que a fixação de indenizações de valor limitado pudesse inviabilizar o transporte aéreo, pela própria dificuldade da empresa transportadora em responder pelos prejuízos causados em casos de acidentes.<sup>25</sup>

Os elementos que compõem o direito aeronáutico, já vistos anteriormente,

---

<sup>24</sup> GONCALVES, Carlos Roberto Gonçalves. **Direito Civil Brasileiro**, IV ed. São Paulo: Saraiva, 2007, p.30

<sup>25</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**, 7. ed. São Paulo: Atlas S.A, 2007, p.314

verifica-se através das fundamentações a seguir, o relacionamento da responsabilidade civil do transportador aéreo, cuja normatividade para complementar as legislações descritas, verifica-se que o art. 7º do Código de Defesa do Consumidor estabelece:

Art. 7º. Os direitos previstos neste Código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade.<sup>26</sup>

Até o presente momento, reconhece-se que a responsabilidade civil do transportador aéreo decorre do descumprimento de um dever jurídico, ou seja, de um contrato entre o fornecedor e o passageiro, o que gera o dever de indenização de acordo com as normatizações civis e consumerista.

No entanto, desde já, afirma-se que o transporte aéreo constitui uma prestação de serviço de massa à sociedade, e que, portanto, não se pode negar a incidência do Código de Defesa do Consumidor na regulação da responsabilidade do transportador aéreo, pois a matéria é afeta às relações de consumo.

Vale ressaltar que o Código de Defesa do Consumidor em seu art. 6º, impôs regra da reparação integral dos danos sofridos, bem como a inversão do ônus da prova:

Art. 6º - São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;

II - a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, asseguradas a liberdade de escolha e a igualdade nas contratações;

III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade e preço, bem como sobre os riscos que apresentem;

IV - a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços;

---

<sup>26</sup> BRASIL, **Código de Defesa do consumidor**, Brasília DF: Senado, 2004

Neste sentido, continua:

V - a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas;

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;

obs.dji.grau.5: Purgação da Mora - Alienação Fiduciária - Súmula nº 284 - STJ

VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos, com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos, assegurada a proteção jurídica, administrativa e técnica aos necessitados;

VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências;<sup>27</sup>

É fora de dúvida que o fornecimento de transportes em geral é atividade abrangida pelo Código de Defesa do Consumidor, por constituir modalidade de prestação de serviço.

Além do mais, o Código de Defesa do Consumidor, de acordo com o princípio predominante na responsabilidade civil, ou seja, status quo ante, visa à restituição do patrimônio da vítima mediante uma indenização, de modo que, havendo danos causados aos consumidores, o fornecedor deve indenizá-los em sua integralidade.<sup>28</sup>

Pretende-se estabelecer a configuração da relação de consumo entre o transportador aéreo e o passageiro, destacando-se desde o início que o regime de responsabilidade a ser aplicada é a objetiva, pois independe da comprovação de culpa.

Conforme o que preceitua o § 2º do art. 3º do Código de Defesa do Consumidor:

Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> BRASIL, **Código de Defesa do consumidor**, Brasília DF: Senado, 2004

<sup>28</sup> JUNIOR, Gonçalves, 2006, p. 312

<sup>29</sup> BRASIL, **Código de Defesa do consumidor**, Brasília DF: Senado, 2004

As limitações impostas pelo Código Brasileiro da Aeronáutica deixaram de existir, devendo a indenização corresponder ao dano sofrido pelo passageiro-consumidor, além do transportador responder objetivamente pelos danos causados.

No transporte aéreo, atrasos, cancelamentos, transtornos e constrangimentos, prejudicam o passageiro. Incide a responsabilidade civil do transportador quando estes incidentes, independentemente da existência de culpa, acarreta lesão aos direitos fundamentais da personalidade (art. 5º, inciso X, CR/88) e ao princípio da dignidade da pessoa humana. É dever da companhia aérea reparar o dano provocado e o Código de Defesa do Consumidor pode ser aplicado tendo em vista seu art. 14.

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.

§ 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

- I - o modo de seu fornecimento;
- II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;
- III - a época em que foi fornecido.

§ 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas.

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

- I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;
- II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

§ 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.<sup>30</sup>

O cumprimento do horário marcado no transporte aéreo, tem importância inequívoca, de modo que cabe ao transportador o dever de pontualidade, seguindo os horários estabelecidos, e quando descumpridos na fase da execução do contrato, ensejarão o direito à indenização

Conforme Cavalcanti:

---

<sup>30</sup> BRASIL, **Código de Defesa do consumidor**, Brasília DF: Senado, 2004

Assim, nos contratos de transporte aéreo, afigura-se fundamental o cumprimento do horário efetivamente acordado, salvo se ocorrer algum a das causas de exclusão de responsabilidade<sup>31</sup>

No entanto não é somente o atraso superior a 4 (quatro) horas que pode gerar prejuízo. Atrasos inferiores a esse tempo delimitado, também podem causar danos.

### **3.2 Dos conflitos entre o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Defesa do consumidor e a Convenção de Varsóvia**

É notável um confronto entre o Código Brasileiro de Aeronáutica, A convenção de Varsóvia e o Código de defesa do consumidor, é importante determinarmos qual dispositivo normativo deve ser aplicado quando da ocorrência da responsabilidade civil do transportador aéreo no que tange a tarifação ou limitar indenização a ser paga.

Para a problemática da Aplicação da Convenção de Varsóvia ou do Código de Defesa do Consumidor , podemos perceber que a primeira é uniforme enquanto o Código de Defesa traz normas que expressam os anseios da sociedade brasileira, neste âmbito, expressos através de uma lei ordinária.

A lei, é a principal forma de expressão do Direito. É através da lei que o Estado exprime qualquer imposição a conduta individual e coletiva, assim o que chamamos de Lei em sentido amplo pode ser, um decreto, uma medida provisória , uma lei, uma lei complementar um decreto, uma portaria ou ate mesmo um tratado internacional.

Demonstra-se desta forma quanto a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor á responsabilidade civil do transportador aéreo e suas consequências.

A limitação da responsabilidade que antes se justificava pelos benefícios que a sociedade poderia retirar da nova atividade que se implantava, já cumpriu o seu papel, e agora deve ceder espaço aos novos anseios da sociedade.

---

<sup>31</sup> CAVALCANTI, André Uchôa. **Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002, p. 54-55

O direito caminha no sentido da reparação integral do prejuízo sofrido pela vítima, a jurisprudência tem admitido cada vez mais, apelação por danos morais, com vistas a uma reparação plena e absoluta da lesão sofrida o que evidencia as sociedades expurgar de seus ordenamentos as indenizações limitadas e tarifadas.

André Uchoa a este respeito se expõe:

Não temos duvida em afirmar que a limitação da responsabilidade do transportador colide frontalmente com os anseios demonstrados, o que nos conduz a afirmação de que o Código de Defesa Consumidor se mostra mais adequado às novas perspectivas da sociedade neste tocante.<sup>32</sup>

O egrégio Supremo Tribunal de Justiça se manifestou:

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL - AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO - CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS - ATRASO - DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL - DANO MORAL - SÚMULA 7/STJ - APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM DETRIMENTO DA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA - VALOR INDENIZATÓRIO - RAZOABILIDADE.

I - Esta Superior Corte já pacificou o entendimento de que não se aplica, a casos em que há constrangimento provocado por erro de serviço, a Convenção de Varsóvia, e sim o Código de Defesa do Consumidor, que traz em seu bojo a orientação constitucional de que o dano moral é amplamente indenizável.<sup>33</sup>

Tanto o Código de Aeronáutica quanto a Convenção de Varsóvia possuem vigência em tudo aquilo que não estejam em desacordo com as disposições do CDC, desta forma não há que se falar em tarifação da indenização a qual deve ser paga de forma integral ao passageiro e ainda a responsabilidade civil do transportador aéreo possuirá natureza contratual e objetiva fundada na teoria do risco, nos termos do Código de Defesa do Consumidor.

Uma vez que é aplicável o Código de Defesa do Consumidor, a responsabilidade Civil do transportador aéreo é objetiva, sendo vedada limitação de

---

<sup>32</sup> CAVALCANTI, André Uchoa. **Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002, p. 109

<sup>33</sup> STJ – 3. Turma - AgRg no AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 903.969 - RJ (2007/0109757-3) Relator: Ministro Sidnei Beneti – D.J: 09/12/2008.

eventual indenização devida a passageiro que venha sofrer algum dano.

Desta forma não temos dúvidas em afirmar que a limitação da responsabilidade do transportador aéreo colide frontalmente com os anseios demonstrado, o que conduz a afirmar que o Código de Defesa do Consumidor é o que se mostra mais adequado as novas perspectivas da sociedade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve por finalidade analisar a legislação aplicável a espécie para fixação dos critérios e limites de Indenização quanto a responsabilidade civil e a incidência do dano moral decorrente a atraso e cancelamento de voo.

A responsabilidade civil é um dos temas mais problemáticos e importantes da atualidade jurídica, seus reflexos nas atividades humanas são visíveis e grande é sua importância nos tempos atuais, por se dirigir a restauração de um equilíbrio moral e patrimonial desfeito e a redistribuição da riqueza de conformidade com os ditames da justiça.

Vimos também que o direito aeronáutico possui normas próprias, incidindo sobre ele duas regulamentações: o Código Brasileiro de Aeronáutica no que diz respeito ao transporte doméstico e a Convenção de Varsóvia para o transporte internacional.

A convenção de Varsóvia, estabelece que a responsabilidade do transportador aéreo deve ser subjetiva limitando as indenizações devidas ao dano causado, ficando esta responsabilidade com o valor previamente definido.

O Código Brasileiro de Aeronáutica impõe às companhias aéreas o dever de prestar assistência material aos passageiros somente a partir da 4. hora de atraso, nos termos dos seus artigos

Estabelecemos a configuração da relação de consumo entre o transportador aéreo e o passageiro.

Consideramos assim que o assunto tratado é de grande relevância devido a tais divergências doutrinárias quanto ao fato da aplicabilidade das normas em questão.

Por fim, concluiu-se que o contrato de transporte aéreo de pessoas, sem dúvida, constitui modalidade de relação de consumo. Porque de um lado figura a empresa aérea que, enquanto pessoa jurídica presta o serviço de transporte, enquadra-se ao conceito de fornecedor.

Podemos afirmar que cabe indenização por danos morais decorrente de atraso e ou cancelamento de vôo, sendo esta não limitada, e realizada a modo de

atender os prejuízos ocasionados pelo transportador aéreo como porventura a perda de um transplante médico ou a perda de um concurso público.

## REFERÊNCIAS

BRASIL, **Código de Defesa do consumidor**, Brasília DF: Senado, 2004.

BRASIL, **Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 01/11/2012

BRASIL. **Superior Tribunal de Justiça**. RESP n. 205.268, de São Paulo. Rel. Min. Sálvio de Figueiredo Teixeira, DJ 28-6-99. Disponível em [www.stj.gov.br](http://www.stj.gov.br). Acesso em 28 de outubro de 2012 as 19:00 horas

CAVALCANTI, André Uchôa. **Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002

CAHALI, Yussef Said. **Danos Morais**. 3 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

DINIZ, Maria Helena, **Curso de Direito Civil Brasileiro**, 7. Responsabilidade Civil, 21. ed revista e atualizada, Editora Saraiva, São Paulo, ano 2007.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**, 25 ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**, 7. ed. São Paulo: Atlas S.A, 2007.

GAGLIANO, Pablo Stolza, PAMPLONA FILHO, Rodolfo, **Novo curso de Direito Civil**, 10 ed. São Paulo: Saraiva 2012.

GONCALVES, Carlos Roberto Gonçalves. **Direito Civil Brasileiro**, IV ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

Leib Soibelman, **Enciclopédia do Advogado**, Ed. Rio, Rio de Janeiro 1983. Disponível em [www.elfez.com.br](http://www.elfez.com.br) Acesso em 28 de outubro de 2012 as 16:00 horas

PACHECO, José da Silva. **Código Brasileiro de Aeronáutica Comentado**. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011

RIZZARDO, Arnaldo. **Contratos** . São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002

STJ – 3. Turma - AgRg no AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 903.969 - RJ (2007/0109757-3) Relator: Ministro Sidnei Beneti – D.J: 09/12/2008.

VADE MECUM, Código Civil, 2002. 8. ed. Rideel. São Paulo, 2009.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil, Responsabilidade Civil**. Vol IV. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2004