

A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO

Msc. Humberto César Machado¹

Isael Mendes Ferreira²

RESUMO: Este estudo foi elaborado com o intuito de difundir um tema relevante na esfera do direito e dos transportes aeronáuticos bem como a responsabilidade civil do transportador aéreo, expondo o conflito existente entre as normas: Convenção de Varsóvia de 1929 e o Código de Proteção e Defesa do Consumidor de 1990. Uma trata da responsabilidade subjetiva e indenização limitada, sendo uma norma de caráter externo e a outra mais recente, Lei de âmbito nacional que trazendo a indenização de forma ilimitada e como responsabilidade objetiva, observando ainda as garantias fundamentais constantes na Constituição Federal, a Carta Maior a qual todas as normatizações vigentes no país devem respeitar e observar. Porém, esta regra nem sempre foi obedecida; Para um entendimento melhor sobre o assunto reportou-se à história da aviação, bem como o surgimento da responsabilidade civil do transportador aéreo. Não podendo ser tratado de forma irrelevante à exposição doutrinária sobre a responsabilidade civil geral, as suas peculiaridades e tipos, sobre os contratos de forma geral e específica, e por fim, as formas de indenizações trazidas pelas duas normas conflitantes, fundamentando um entendimento majoritário e correto sobre a Lei que se deve aplicar nas relações de consumo existentes na esfera da aviação a se observar a aplicação da responsabilidade em razão de lesão. É um tema que desperta muito interesse em face de novidade e da importância da aviação e da normatização jurídica no mundo.

PALAVRAS CHAVES: Contradição de normas. Responsabilidade Civil. Transportador Aéreo.

ABSTRACT: This study was developed with the aim of spreading a relevant topic in the realm of law and aeronautical transport as well as the liability of the air carrier , exposing the conflict between the standards : the Warsaw Convention of 1929 and the Code of Consumer Protection and , 1990. comes from a subjective and limited liability indemnity, being a standard external character and other newer, Law nationwide that bringing unlimited indemnity form and how strict liability, still observing the fundamental guarantees contained in the Constitution , the Carta Maior which all the norms prevailing in the country must respect and observe . However , this rule was not always obeyed ; For a better understanding on the subject reported to the aviation history as well as the emergence of the civil liability of the air carrier. Can not be treated so irrelevant to the doctrinal exposition on general liability , its peculiarities and types on the contracts of general and specific, and finally forms of compensation brought by two conflicting standards , grounding and understanding a majority correct about the law that should apply in the existing relations of consumption in the sphere of aviation to observe the application of the liability due to injury. It is a topic that arouses much interest in the face of novelty and importance of aviation and legal regulation in the world.

KEYWORDS: Contradiction standards. Civil Liability. Air carrier.

¹ Bacharel e licenciado em Filosofia pela Universidade Federal de Goiás (1996), Especialista em História pela Universidade Federal de Goiás (2002), Mestre em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (2006), Doutor em Psicologia pela pontifícia Universidade Católica de Goiás, Elemento Credenciado Fatores Humanos e Prevenção de Acidentes Aéreos pelo CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), Coreógrafo e Dançarino.

² Bacharel em Ciências Aeronáuticas pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (2006) e piloto comercial.

INTRODUÇÃO

Em todo lugar do mundo, acontecem hoje diversas transformações cada vez mais rápidas e complexas, e que atingem a toda a humanidade. Essas mudanças ocorrem em todas as áreas do conhecimento humano e trazem diversas consequências, boas ou más, como por exemplo: melhorar a qualidade de vida e a administração dos conflitos existentes nas mais diversas áreas da esfera social. Nos meios de locomoção, a aviação tem crescido muito, sendo este tipo de serviço o que mais evoluiu como transporte, disponibilizando comodidade e rapidez aos seus usuários. Ante as mudanças que ocorrem diariamente no comércio, nos transportes e no mundo jurídico, o Direito tem o desafio de acompanhar o ritmo dessas transformações bem como adaptar-se a elas. São aspectos que merecem relevo neste trabalho: as Convenções Internacionais, que deram base ao Direito Aeronáutico, à responsabilidade civil do transportador aéreo, suas modalidades bem como sua aplicação. É uma reflexão sobre o conflito entre a Convenção de Varsóvia e o Código de Defesa do Consumidor.

Este tema desperta interesse em razão da novidade, e da importância da aviação no mundo. Partindo da necessidade de aprofundar estudos nesta área. O Código de Proteção e Defesa do Consumidor trouxe profundas modificações ao ordenamento jurídico brasileiro, capazes de atingir disciplinas em que o equilíbrio deixou de existir, dentre elas o transporte aéreo. Como é conhecido, a legislação aeronáutica cria uma verdadeira desigualdade favorecendo o transportador aéreo. O critério adotado pela Convenção de Varsóvia sobre a responsabilidade civil é incompatível com o Direito Brasileiro. Vigem aqui os princípios da reparação integral e da responsabilidade objetiva, impostos pelo Código de Proteção e Defesa do Consumidor de 1990, que se baseou na Constituição Federal de 1988 como direito fundamental expresso pelo art. 5º, inciso XXXII como princípio de ordem econômica, uma vez que protege primariamente o consumidor.

O avião como meio de transporte trouxe novas formas de responsabilidade que não eram protegidas pelas leis então vigentes. Isso se deve ao fato de ser recente a atividade aeronáutica à época do estabelecimento da Convenção de Varsóvia em 1929 e a aviação um ramo de grande risco que deveria ser considerado, tal como as dificuldades próprias da circulação aérea que dependia ainda das condições atmosféricas, por exemplo: as turbulências, as tempestades, a natureza especial dos riscos do ar; o caráter internacional do transporte aéreo. Na preocupação de não prejudicar o desenvolvimento da aviação comercial, ditou normas que evitassem impor responsabilidades altamente pesadas em termos de indenização. Ressalta-se que na época do surgimento da referida convenção, a aviação que era

avançada para a época, ainda tinha muitas falhas, lembrando que foi em 1906, Santos Dumont realizou o primeiro voo bem sucedido, sendo o avião um corpo mais pesado que o ar. Apesar da rápida evolução do aparelho, ainda não se alcançava o tão sonhado voo seguro. Com o progresso material e técnico, que superaram e ainda superam a legislação surgiu à necessidade de tornar o homem mais responsável por suas ações nos meios de transporte.

Com relação ao regime contratual, a Convenção estipulou uma responsabilidade limitada, que, de certa maneira, foi criada para atenuar a responsabilidade e a carga indenizatória do transportador estabelecendo limite pecuniário em caso de dano. Geralmente, a responsabilidade civil do transportador apresenta-se através de contrato, vinculando-se ao Direito as obrigações e deveres.

Assim o transportador deveria transportar em segurança a coisa ou pessoa que pagava pela prestação de serviço que tem assim, caráter oneroso. Contrária a algumas regras trazidas pela Convenção de Varsóvia, no ano de 1990 foi publicado o Código de Proteção e Defesa do Consumidor. Conhecido como CDC, ele traz a importante citação no art. 6º, inciso VI: a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos (p. 12).

Diante de uma relação de consumo no transporte aéreo houve conflito entre as normas que regem o assunto. Esse conflito se fez desde que o Código de Proteção e Defesa do Consumidor tipifica no art. 2º como consumidor: toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final (p. 07). Ante o exposto, busca-se concluir qual das normas será a mais adequada em cada caso, o que será analisado atentamente no trabalho.

01. A RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil nasce do fato que causa algum efeito que venha surtir obrigações em uma relação, seja por omissão ou ação. Essa responsabilidade não é configurada somente em indenização, atualmente quase tudo que se contrata gera uma responsabilidade, um efeito jurídico, por exemplo, casamento, compra e venda, entre outros.

Partindo dessa premissa pode observar que desde o início da humanidade houve ações ou omissões por parte do homem, que ocasionou dano a outrem nascendo à necessidade de ressarcimento. Por esta razão a responsabilidade civil é tão antiga quanto à história da civilização, sendo que no princípio o que sobressaía era a vingança, tida como olho por olho e

dente por dente³, não em busca da restauração do *status quo ante*⁴, mas causar igual agravo àquele que lhe acarretou dano, igualmente agravo (FERNANDEZ, 1991). Revolucionariamente, os grupos sociais notaram a importância da reparação do dano de forma pecuniária, e decidiram deixar de lado a vingança pelas próprias mãos, delegando esta tarefa ao Estado. Porém, reconheceu-se a necessidade da demonstração de culpa para que se pudesse arguir o direito à indenização.

O doutrinador Venosa (2001) leciona que quem comete um ato, ou omite-se de praticá-lo causando assim dano a alguém, deve arcar com as consequências perante a sociedade, destinando-se a manter o equilíbrio social. Desta forma, a responsabilidade é um fenômeno social e o ressarcimento é imprescindível, uma vez que o direito não deve deixar o indivíduo lesado sem a devida proteção. Conceitua-se como responsabilidade a contra prestação do devedor ao credor, consistindo a principal característica da responsabilidade o direito conferido ao credor em exigir a satisfação da obrigação por parte do culpado, respondendo por ela o patrimônio do inadimplente.

José de Aguiar Dias diz:

A responsabilidade jurídica foi, em certo tempo, nos primórdios da civilização, a própria responsabilidade moral. [...] É o legislador, aparecendo na sociedade primitiva para estabelecer as normas necessárias à regulamentação da vida social, que se deixa influir por outros elementos, percebendo que, além daquelas, outras considerações, de caráter utilitário, deviam pesar na regulamentação. Foi, antes de qualquer outra, à ideia da prevenção que teve de atender (1976, p. 72).

Em primeira análise do tema responsabilidade, cabe distinguir a responsabilidade derivada da moral e costumes, da responsabilidade jurídica. No início da civilização, como já comentado, as relações regiam-se pela moral e pelos costumes. Conforme cresceram os grupos sociais surgiram conflitos de várias naturezas e a partir desses princípios julgando-se o certo e o errado, nasceu a necessidade de regulamentação como forma de sobrevivência no convívio social, estabelecendo limites às pessoas, gerando uma responsabilidade no descumprimento legal.

No que tange à responsabilidade jurídica, cabe distinguir a responsabilidade civil da responsabilidade penal uma vez que esta atenta contra os bens mais importantes da vida social, valendo como meio de ação a pena, constringendo o autor da conduta punível a

³ A Lei do talião consiste na justa reciprocidade do crime e da pena, é uma das mais antigas leis existentes, simbolizada pela expressão *olho por olho, dente por dente*.

⁴ Retornar ao estado anterior

submeter-se e servir de exemplo, para que tal conduta não se repita. Já na responsabilidade civil, o direito visa reparar o dano de forma patrimonial para a vítima, mesmo entendimento ilustrado pelo ilustre Venosa (2001). Conclui-se assim, que a responsabilidade penal não tem como objetivo a reposição do prejuízo em forma econômica para a vítima lesada.

1.2 A RESPONSABILIDADE CIVIL E A HISTORICIDADE

Segundo Marcelo Silva Britto (2003), a responsabilidade civil nasceu na Pena do Talião, e evoluiu com o aparecimento da Lei das XII Tábuas, que pela primeira vez fixou o valor da pena a ser paga pelo ofensor à vítima lesada (BRITTO, 2003). O termo responsabilidade vem do latim *re-spondere*, que significa responder, expressão que traz a ideia de contraprestação, ou seja, toda ação do homem tem suas consequências, e se as mesmas lesionam alguém o ofensor deve ser responsabilizado e pagar pelo prejuízo.

Assim, Maria Helena Diniz (2001) conceitua a responsabilidade civil como sendo:

Poder-se-á definir a responsabilidade civil como a aplicação de medidas que obriguem alguém a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros em razão de ato do próprio imputado, de pessoa por quem ele responde, ou de fato de coisa ou animal sob sua guarda (responsabilidade subjetiva), ou, ainda, de simples imposição legal, ou seja, responsabilidade objetiva (p. 34).

Em relação à responsabilidade subjetiva e objetiva o direito brasileiro sempre se notou a necessidade da demonstração de três requisitos essenciais para constatar a responsabilidade civil de reparar o dano, quais sejam: o ato ilícito, o dano e o nexo causal⁵, ou seja, a culpa como pressuposto. Assim, a responsabilidade civil surgiria a partir do momento em que o indivíduo atuando com culpa agindo ou omitindo-se de cumprir determinada obrigação causa prejuízo a outrem. Surge daí o entendimento de que se trata de um dever jurídico sucessivo⁶, vindo a existir somente após a violação de um dever jurídico originário⁷, seja ele contratual ou extracontratual.

Caio Mario da Silva Pereira traz em comentário:

Como sentimento humano, além de social, à mesma ordem jurídica repugna que o agente reste incólume em face do prejuízo individual. O lesado não se contenta com a punição social do ofensor. Nasce daí a ideia de reparação, com estrutura de

⁵ A relação entre uma conduta determinada como condição e a sanção como consequência descrita numa lei moral ou jurídica.

⁶ Um resultado da violação de um dever jurídico originário, ou seja, uma consequência.

⁷ Uma obrigação que tem uma pessoa para com a outra em razão de algum acontecimento, ou fato.

princípios de favorecimento à vítima e de instrumentos montados para ressarcir o mal sofrido. Na responsabilidade civil está presente uma finalidade punitiva ao infrator aliada a uma necessidade que eu designo de pedagógica, a que não é estranha à ideia de garantia para a vítima, e de solidariedade que a sociedade humana deve-lhe prestar (1990, p. 15).

A necessidade de provar a culpa para que estabelecesse a responsabilização do agente surgiu ainda no Direito Romano, berço do Direito, onde em princípio prevalecia a responsabilidade objetiva. Pessoas que não responderiam por seus atos não poderiam ser sujeitos passivos da reparação. A ideia principal da responsabilidade subjetiva, ou teoria da culpa, é ter como fato gerador a culpa do suposto violador para que houvesse a obrigação de indenizar, cabendo à vítima a incumbência de provar tal situação. De outra forma, não havendo culpa, não havia responsabilidade. 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 dessa concepção, a responsabilidade do causador do dano somente se configura se agiu com dolo ou culpa.

O Código Civil Brasileiro de 1916 deixou resquícios de que a responsabilidade civil é subjetiva, conforme apontava os artigos 159 e 1.523 (p. 21 e 135). Portanto, o que se faz notório é que esse tipo de responsabilidade já vinha se tornando insatisfatória ao atribuí-la à tutela jurisdicional, sentença, uma vez que em várias situações era praticamente impossível a vítima provar o dano por culpa do faltoso, seja pela dificuldade na coleta de provas documentais, ou pela ausência de testemunhas, deixando muitos dos casos apresentados aos tribunais sem a devida resposta, ocasionando a insatisfação social. Diante de tal dificuldade, no judiciário brasileiro, surgiram legislações que possibilitaram a atribuição da responsabilidade objetiva aos casos de reparação do dano. Cita-se como exemplo o Código das Estradas de Ferro, Lei do Acidente de Trabalho, e mais recentemente o Código de Defesa do Consumidor (SILVA, 2003).

A responsabilidade objetiva não depende da culpa do autor do dano, para atribuir-lhe a responsabilidade de ressarcir a vítima. Assim, o dever de indenizar não mais encontra amparo no caráter da conduta do agente causador do dano, mas sim, no risco que ele assumiu em sua atividade. Vale esclarecer que a parte que explora determinado ramo da economia, auferindo lucros desta atividade deve da mesma forma suportar os riscos de danos a terceiros.

O ilustre RUI STOCO faz importante ponderação:

A insatisfação com a teoria subjetiva, magistralmente posta à calva por Cáo Mário, tornou-se cada vez maior, e evidenciou-se a sua incompatibilidade com o impulso desenvolvimentista de nosso tempo. As multiplicações de oportunidades e das

causas de danos evidenciaram que a responsabilidade subjetiva mostrou-se inadequada para cobrir todos os casos de reparação (1999, p. 76).

No ordenamento brasileiro atual é perceptível a tendência da responsabilidade objetiva como regra geral nos casos de indenização por danos causados a outrem, certamente por ser mais compatível com a realidade das relações sociais, embora seja no direito romano que se reconheceu primeiramente a responsabilidade objetiva. Embasada na Teoria do Risco, em que toda pessoa que exerce alguma atividade assume o risco de causar dano a terceiros e deve ser obrigada a repará-lo, ainda que sua conduta seja isenta de culpa. A responsabilidade objetiva pautou-se em princípios e valores sociais, como justiça e boa fé, e ganharam apoio com o advento da Constituição Federal de 1988 na qual a proteção à dignidade da pessoa humana em seu art. 1º, III, tornou-se fundamento do Estado Democrático de Direito.

Sílvia Rodrigues ensina:

Na responsabilidade objetiva a atitude culposa ou dolosa do agente causador do dano é de menor relevância, pois, desde que exista relação de causalidade entre o dano experimentado pela vítima e o ato do agente, surge o dever de indenizar, quer tenha este último agido ou não culposamente. A teoria do risco é a da responsabilidade objetiva. Segundo essa teoria, aquele que, através de sua atividade, cria risco de dano para terceiros deve ser obrigado a repará-lo, ainda que sua atividade e seu comportamento sejam isentos de culpa. Examina-se a situação, e, se for verificada, objetivamente, a relação de causa e efeito entre o comportamento do agente e o dano experimentado pela vítima, esta tem direito de ser indenizada por aquele (2002, p. 10).

Ainda sobre o ordenamento jurídico brasileiro, o Código de Proteção e Defesa do Consumidor ganhou novos contornos no que tange à responsabilidade civil objetiva, declarando expressamente a teoria do risco em seus artigos do 12 aos 17, baseando-se na responsabilidade em ressarcir independente da culpa do agente. No Código Civil de 2002 essa teoria também teve relevo indiscutível esclarecendo-se que no direito brasileiro a responsabilidade incorporou-se ao direito nacional, atribuído o fato como elemento mais importante para o dever de reparar, diferentemente da responsabilidade subjetiva que considera a culpa como pressuposto.

1.3 A RESPONSABILIDADE CIVIL NA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

Para chegar ao tema responsabilidade é necessário estudar o seu nascimento na história uma vez que o direito acompanha as transformações no mundo real conforme as necessidades percebidas na sociedade. Voar sempre foi um dos fascínios do homem, mexendo

com a sua criatividade, seus medos, sua curiosidade e espírito de aventura. O homem imaginava que voar seria algo impossível, além da capacidade humana. A presença desse desejo de alçar voo remonta à mitologia em que o exemplo mais conhecido é o da lenda de Dédalo e Ícaro, que relata que Dédalo aprisionado na ilha de *Minos*, construiu asas feitas com penas e cera para si e seu filho. Entretanto, segundo a lenda Ícaro ao voar no invento aproximou-se demais do sol e a cera das asas derreteu fazendo com que ele caísse no mar e morresse. Ao passar para o plano real nota-se adeptos da ciência da aviação no mundo inteiro, como a teoria de Frade *Roger Bacon* no século XIII, Leonardo da *Vinci* no século XV, Padre Bartolomeu de Gusmão em 1709, os irmãos *Montgolfier* em 1783, o brasileiro Alberto Santos *Dumont* em 1906, entre outros notáveis pioneiros. O primeiro voo bem sucedido de um balão foi o do brasileiro Bartolomeu Lourenço de Gusmão, que aconteceu em 8 de agosto de 1709, na corte de Dom João V de Portugal, em Lisboa.

Baseados nas teorias de Bartolomeu de Gusmão, a arte de voar contou com a imprescindível ajuda dos irmãos *Montgolfier*. Os irmãos *Montgolfier* tinham um objetivo primordial: o de conseguir transportar pessoas no ar através de um balão. Entre muitos voos importantes feitos por eles destaca-se o do dia 19 de setembro de 1783 perante o Rei Luis XVI e a Rainha Maria Antonieta. O balão voou por 25 minutos com dois ocupantes, *Pilatre de Rozier* e *François Laurent* percorrendo em média nove quilômetros. Após várias experiências realizadas e bem sucedidas, os irmãos *Montgolfier* descobriram princípios básicos e fundamentais para a ciência da aviação, que logo se difundiram entre os criadores e idealizadores de alçar voos. No ano de 1799 faleceu *Jacques Étienne Montgolfier* e em 1810 faleceu seu irmão *Joseph Michel Montgolfier* (Monteiro 2002).

O nascimento da responsabilidade civil do transportador aéreo pode-se atribuir a um acidente causado por uma das experiências com os Balões *Montgolfier* e deu origem ao Direito Aeronáutico moderno. Em 1783, um desses balões caiu em uma plantação na Vila de Gonesse na França, e causou prejuízos a algumas pessoas, conseqüentemente os lesionados foram cobrar que se fizesse justiça e que os inventores ressarcissem os seus prejuízos. A partir daí passou a ser obrigatório o uso de cores diferentes nos balões, indicando a propriedade, de modo a identificar o seu responsável se necessário.

O primeiro voo humano foi realizado em Paris por Santos *Dumont* no dia vinte e três de outubro de um mil novecentos e seis, em Paris, Santos *Dumont* realizou o primeiro voo, utilizando um aparelho mais pesado que o ar, sendo que a aeronave foi batizada como 14-Bis. Esse voo executado com todas as etapas de um voo perfeito, ou seja, decolagem, subida,

cruzeiro, descida e pouso, teve altitude de dois a três metros e cerca de duzentos metros de percurso (Monteiro, 2002).

Conclui-se que a partir destes marcos históricos, ao desenvolver a aviação como meio de transporte surgiram várias responsabilidades principalmente a de ressarcimento justo à vítima que não estava contemplada na legislação da época, e a partir dessa necessidade promulgaram leis dispostas a proteger a sociedade, expostas oportunamente.

1.4 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO

A evolução da aviação trouxe a necessidade de impor regulamentos que resguardassem o direito do cidadão como usuário e consumidor deste serviço, impondo assim certas responsabilidades aos transportadores, uma vez que essa é uma atividade de alto risco, porém, com poucos incidentes registrados. Essa necessidade não tinha característica somente local ou mesmo regional, já que a atividade aérea extrapolava as fronteiras das nações, integrando países e continentes tanto no transporte de cargas como de passageiros.

Mas não foi somente o transporte aéreo que evoluiu. A conscientização do homem sobre seus direitos e deveres também aumentou sensivelmente, embasada na busca de voos seguros e eficientes determinando aspectos contratuais e extracontratuais que respaldam a responsabilidade civil do transportador aéreo e faz com que o homem exija novos ordenamentos que o protegessem. Em dias atuais o Direito Aeronáutico é autônomo como um dos novos ramos da Ciência Jurídica, pois é constituído de princípios e teorias inspiradoras da elaboração de normas jurídicas ousando normatizar os meios de transportes utilizados pelo homem (PEDRO, 2002).

1.5 CONTRATO DE SERVIÇO AÉREO

O contrato de transporte aéreo é aquele em que o transportador se obriga a deslocar por meio de aeronave, mediante pagamento, passageiro, bagagem, carga ou mala postal (PACHECO, 1998). Assim, o contrato como de forma geral é bilateral, ou seja, depende sempre da manifestação de duas vontades; é por regra patrimonial, envolvendo dinheiro.

Entre outras necessidades trazidas pela Constituição Federal de 1988 o Estado deve oferecer transporte para a população, pode ser através da descentralização e é uma opção da administração passar a titularidade em praticar alguma atividade, mas sem passar o poder, é possível atender eficientemente a população. É o caso do transporte aéreo que é oferecido por

empresas permitidas pelo Estado. É o que esclarece a Carta Magna: Art. 21. Compete à União: [...] XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais [...].

As empresas prestadoras de serviços públicos devem respeitar a Constituição Federal e prestar serviços adequados e eficientes. A Lei 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal de 1988, seu art. 6º, § 1º, diz que "Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas" (PLANALTO, 1995).

Através dessa conceituação trazida a lume pela Carta Magna percebe-se a compatibilização do artigo aos serviços de transporte aéreo, até porque esse texto constitucional aplica-se de forma genérica aos serviços prestados sem qualquer exceção. Ainda nesse sentido, consigna o art. 5º, inciso XXXII, da Constituição Federal de 1988 o modo impositivo, que "o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor" (p. 105). Essa proteção é delegada ao Estado como estatui o art. 22, da Lei nº 8.078/90, regra específica e expressamente dirigida aos usuários da aviação: Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos. Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste código (RIDEEL, p. 1128).

Os atos irregulares praticados por algumas empresas de transporte aéreo, causando ao usuário a perda de compromissos e a frustração de programas previamente ajustados, gera grave infração ao direito do usuário ofendendo o dever de prestar serviços adequados. Essa responsabilidade atribuída é uma resposta da lei ao infrator, visando repreender a repetição de condutas que prejudiquem o usuário, servindo também como instrumento de reparação pecuniária dos efeitos danosos diretamente causados à vítima, ou seja, restitui o prejuízo causado ao lesado em dinheiro.

Ressalta-se a definição de transporte aéreo aquele transporte de passageiros e/ou de cargas por companhia aérea que tiver origem e destino dentro ou fora do país, independentemente de existirem eventuais escalas em outros países, sendo esta modalidade definida pelo artigo 216 do Código Brasileiro de Aeronáutica de 1986. Já o transporte aéreo internacional é aquele que possui ponto de origem e destino em países distintos, sendo que

este tipo de serviço de voo é disciplinado por várias convenções, como a Convenção de Varsóvia de 12 de outubro de 1929, recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro, constituindo uma das mais importantes normas internacionais da aviação civil, e ainda pela referida convenção que sofreu emendas do protocolo de Haia, datado de 28 de setembro de 1955.

Assim, o Direito Aeronáutico, deve ser eficiente e veloz sem abrir mão da segurança, pois, envolve questões de ordem privada, mas é norteado pelo interesse público. O Direito Aeronáutico é um ramo pouco explorado e ainda desconhecido por muitos na sociedade, inclusive na área do Direito, provavelmente os mesmos buscando soluções imediatistas não se dedicam a um estudo aprofundado das normas existentes, ficando a desejar no embasamento jurídico e também deixando confusão no entendimento do cidadão que na maioria das vezes desconhece o seu privilégio e deixa de exigir do Estado uma providência eficaz para a garantia e execução desse direito.

02. CONFLITO DE LEIS SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO

Para ter um bom entendimento sobre o conflito de leis existente na relação de responsabilidade no transporte aéreo, inicialmente cabe esclarecer que no início da aviação esse tipo de transporte era muito arriscado em razão da falta de tecnologia, uma vez que, os grandes investidores temiam apoiar a atividade e desta forma, visando regulamentar o transporte aéreo internacional, foram elaborados tratados e convenções internacionais, que facilitaram e apoiaram a abertura do mercado aeronáutico, mas também com o objetivo de controlar e prevenir a falência das empresas do ramo tendo como solução a limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo por danos eventualmente causados a seus usuários.

As Leis foram criadas com o intuito de regulamentar a vida do homem na sociedade, porém, a cada evolução do mundo social, reflete-se no âmbito jurídico, e a cada dia urge a criação de novas leis que eventualmente podem confrontar-se entre si. Para a aplicação efetiva dos regulamentos jurídicos deve haver uma interpretação em que devendo o operador do Direito busca e aplica a melhor explanação para cada situação, trazendo a solução mais justa, não enquadrando a interpretação em conceitos pré-embasados, ou na fiel letra da Lei (CARVALHO, 1998).

Através da interpretação das leis, é possível determinar como será recebida a responsabilidade civil do transportador aéreo, e solucionar as questões, tais como: qual o tipo de responsabilidade a que está sujeito o transportador? E se é aplicável o Código de Defesa do Consumidor nesta relação de consumo, ou a Convenção de Varsóvia? Só haverá conflito entre as normas citadas no que tange à responsabilidade civil do transportador, quando estiver diante de uma relação jurídica de consumo.

2.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

Em 1929 foi elaborada a Convenção de Varsóvia, a primeira a regulamentar a responsabilidade das empresas aéreas, expondo as dificuldades da circulação aérea, a natureza especial da responsabilidade em razão dos riscos desse transporte, o seu caráter e o incentivo para o desenvolvimento da aviação comercial. Ela trouxe ainda a limitação da responsabilidade civil com o objetivo de atenuar a carga indenizatória do transportador, e ainda estipulou uma responsabilidade contratual subjetiva das empresas transportadoras, com culpa presumida e a inversão do ônus da prova. Os passageiros seriam indenizados totalmente apenas em caso de dolo ou culpa grave. Como toda norma, a Convenção de Varsóvia apresentava inúmeras desarmonias, assim, sobrevieram vários diplomas internacionais dispostos a sanar estas divergências, embora não satisfizessem todas as nações, tais como Roma de 1933, Roma de 1952, Haia de 1955, Guadalajara de 1961, Guatemala de 1971, Montreal de 1975, Montreal de 1978 e Montreal de 1999 (PEDRO, 2002).

2.1.1 Convenção de Varsóvia como regra de aplicação na responsabilidade civil do transportador aéreo

Apesar de ultrapassada há uma grande corrente que defende a aplicação da responsabilidade civil consagrada pela convenção mencionada respaldando a teoria com fundamento no parágrafo 2º do art. 2º da Lei de Introdução ao Código Civil, que afirma que lei especial não pode ser revogada por lei geral. De acordo com esta corrente doutrinária a convenção é lei especial que regula o transporte aéreo, e o Código de Proteção e Defesa do Consumidor é lei geral e que só haveria revogação se expressa no texto legal posterior, desta forma, no conflito entre lei geral e especial, esta última deveria prevalecer.

É notório que o Código de Proteção e Defesa do Consumidor não regulamentou toda a matéria tratada pela Convenção, assim como não revogou expressamente as disposições

contidas no diploma internacional, esclarecendo em seu texto somente a expressão: "revogam-se as disposições em contrário" (art. 119 do Código de Defesa do Consumidor, p. 36), sendo para esta corrente doutrinária, razão insuficiente para afastar a aplicação da Convenção de Varsóvia. Assim, só não aplicaria na relação à responsabilidade limitada.

É de suma importância o esclarecimento sobre os tratados internacionais, no que tange a sua aplicação no país nacional. As Convenções e Tratados transformam-se em norma de direito interno, quando, conforme descrito na Constituição Federal de 1988 houver Decreto Legislativo do Congresso Nacional aprovado, e por conseguinte, Decreto do Presidente da República promulgando-a, dando a ela exequibilidade, ou seja, força de lei. Sobre a validade de Tratados e aplicação das mesmas traz a Carta Magna em seu art. 5º, parágrafo 2º: Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou Tratados Internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte (p. 108).

Outra razão alegada por esta doutrina é a preponderância do direito internacional sobre o direito nacional, acreditam que as leis internacionais são superiores a qualquer lei nacional. Desta forma, não haveria possibilidade da lei nova, no caso o Código de Proteção e Defesa do Consumidor ter revogado a anterior, a Convenção de Varsóvia, enfatizando-se que o Brasil assim como outros Estados signatários, não é livre para regulamentar diferentemente do que traz à baila os tratados internacionais.

Concluindo, a teoria defendida por esta corrente doutrinária, expõe que os Protocolos de Montreal nº 01, 02, e 04, foram publicados em 1998, mediante Decreto Presidencial, época posterior à entrada em vigor do Código de Defesa do Consumidor, e que assim não teria sido revogada a referida convenção restando à intenção brasileira de manter em vigor esta Convenção na aplicação da responsabilidade civil do transporte aéreo.

2.2 CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

O cidadão por muito tempo no mundo jurídico, se resguardando na qualidade de consumidor, esteve desamparado pelo Direito, por não ter normas jurídicas específicas que o protegesse. No dia 11 de março de 1991, entrou em vigor o Código de Defesa do Consumidor, Lei nº 8.078 de 1990, em observância ao direito fundamental consagrado no art. 5º, XXXII da Carta Constitucional. Com a finalidade de sanar essa carência, vindo a proteger

o homem nas relações de consumo, essa lei consagra o princípio da *restitutio in integrum*⁸, respaldada na responsabilidade objetiva sempre que houver prejuízos decorrentes de uma relação de consumo. Consequentemente melhorou a qualidade das prestações de serviços e também dos produtos, obrigando a sua observância por todos. Porém, demonstrava a intenção de defender o consumidor de produtores de bens e serviços, comerciantes, intermediários e importadores, todos da iniciativa privada. Entretanto, quem os defenderia do Estado? Que detém dois terços da economia e da formação bruta do capital, pois a comunidade consome transporte, energia elétrica, água, entre outros serviços, sendo uma brecha na Lei para resguardar o direito do cidadão apresentando muitas falhas em seu regimento.

2.2.1 Código de Defesa do Consumidor como regra de aplicação na responsabilidade civil do transportador aéreo

A corrente doutrinária que defende a aplicação da responsabilidade trazida pelo Código de Defesa do Consumidor no transporte aéreo, preza a supremacia da Constituição Federal sobre quaisquer normas internacionais e a equivalência destas às normas internas, aderindo aos critérios para a solução do conflito das normas, Código de Proteção e Defesa do Consumidor e Convenção de Varsóvia, aqueles disciplinados no art. 2º e parágrafos da Lei de Introdução ao Código Civil (Decreto nº 4.657/1942) definidos para cada caso em aplicação.

O Poder Judiciário e a doutrina majoritária têm adotado os critérios clássicos de solução de conflitos entre leis nacionais, também para solucionar as antinomias que surgem em decorrência de divergências entre normas de direito interno e internacional, tendo em vista o *status*⁹ de Lei Federal conferido aos tratados que não dispõem sobre os direitos fundamentais trazidos pela Constituição e adotando a teoria que recepciona as normas internacionais no direito brasileiro equivalendo-se as normas internas e externas. Porém, adotando-se a máxima *lex posterior derogat anteriori*¹⁰, art. 2º parágrafo 1º, da LICC¹¹, que permite que normas internacionais possam ser revogadas por normas internas posteriores, ou seja, a norma internacional incorporada ao regimento interno pode não ter mais a aplicabilidade das relações jurídicas em face da legislação mais recente.

⁸ Reparação integral dos danos sofridos

⁹ Estado

¹⁰ Lei anterior revogado pela lei posterior

¹¹ Lei de Introdução ao Código Civil

Fundamentado na teoria que aplica o Código de Defesa do Consumidor às responsabilidades do transportador aéreo, Sérgio Cavalieri Filho (2000), diz que "nessa hipótese, prevalecerão sempre às regras que confirmam maior proteção ao consumidor, em decorrência de sua raiz constitucional". E o que é notório é que o Código de Defesa do Consumidor é mais favorável ao usuário do transporte aéreo que as normas internacionais. Assim reparado de forma integral e efetiva a vítima lesada quando a vítima se enquadrar em usuário. O Código de Defesa do Consumidor traz em seu art. 2º que consumidor é "toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final" (p. 07).

Como exemplo, o passageiro que teve sua bagagem extraviada é considerado consumidor, conforme preceitua o Código de Defesa do Consumidor, formando a relação entre o passageiro e a companhia aérea. Nesta relação, aplica-se o Código de Defesa do Consumidor, conhecido como CDC ou a Convenção de Varsóvia? Conforme Eduardo Arruda Alvim e Flávio Cheim Jorge o Código de Defesa do Consumidor trata de norma de "ordem pública e interesse social" e a aplicação das normas do CDC "é cogente, não podendo ser afastada pela vontade das partes" (ALVIM, 1996, p. 126). Assim, aplicar-se-ia na relação suposta, o Código de Defesa do Consumidor conforme esta corrente doutrinária, em razão de ter sido editado nos termos do art. 5º, inc. XXXII e do art. 170, V, da Constituição Federal:

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:

[...] XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor; Art. 170 A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[...]

V - defesa do consumidor;

Esta regra tem sido prezada pelo Supremo Tribunal Federal:

"INDENIZAÇÃO DANO MORAL EXTRAVIO DE MALA EM VIAGEM AÉREA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA OBSERVAÇÃO MITIGADA CONSTITUIÇÃO FEDERAL SUPREMACIA. O fato de a Convenção de Varsóvia revelar, como regra, a indenização tarifada por danos materiais não exclui a relativa aos danos morais. Configurados esses pelo sentimento de desconforto, de constrangimento, aborrecimento e humilhação decorrentes do extravio de mala, cumpre observar a Carta Política da República incisos V e X do artigo 5º, no que se sobrepõe a tratados e convenções ratificados pelo Brasil" (RE 172.720-9, Rio de Janeiro. Rel. Min. Marco Aurélio. 06.02.96).

Neste mesmo sentido tem decidido o Tribunal de Justiça de São Paulo:

"INDENIZAÇÃO Responsabilidade civil Transporte aéreo Extravio da bagagem Ressarcimento Limitação prevista na Convenção de Varsóvia Inaplicabilidade Declaração do conteúdo e pagamento de tarifa compatível Orientação inexistente no bilhete de passagem Verba devida Fixação por arbitramento Recurso provido" (Apelação Cível n. 43.874-4, São Paulo. Relator: Des. Laerte Nordi. 12-8-97).

03. INDENIZAÇÃO

A indenização tem como finalidade o ressarcimento do prejuízo sofrido, ou seja, uma restituição patrimonial. O ilustre George *Marmelstein* Lima conceitua, na indenização, como é pacífico e assente, há compensação em pecúnia por dano sofrido. Noutros termos, o direito ferido é transformado em sua quantia em dinheiro. O patrimônio da pessoa lesada não aumenta de valor, mas simplesmente é repostado no estado em que se encontrava antes do advento do gravame (LIMA, 2001).

3.1 INDENIZAÇÃO LIMITADA - CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

A Convenção de Varsóvia de 1929 atribui à relação obtida no transporte aéreo a responsabilidade subjetiva, ou seja, com culpa presumida e limitada:

Art. 17 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.

Art. 20, n. 1. O transportador não será responsável se provar que tomou, e tomaram seus prepostos, todas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano ou que lhes não foi possível tomá-las.

Art. 22, n. 1. No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador à importância de cento e vinte e cinco mil francos, por passageiro. Se a indenização, de conformidade com a lei do tribunal que conhecer da questão, puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder àquele limite. Entretanto, por acordo especial com o transportador, poderá o viajante fixar em mais o limite de responsabilidade.

Entretanto, quando o dano sobrevém de dolo ou culpa grave do transportador aéreo, a limitação da indenização deixa de ser aplicada e passa-se à fixação com base no direito comum, é o que se faz notório na Convenção de Varsóvia (1929): Art. 25, n. 1. Não assiste ao transportador o direito de prevalecer-se das disposições da presente Convenção, que lhe excluem ou limitam a responsabilidade, se o dano provem de seu dolo, ou de culpa sua,

quando, segundo a lei do tribunal que conhecer da questão, for esta considerada equivalente ao dolo.

Elucida Eduardo Arruda Alvim e Flávio Cheim Jorge sobre o *quantum*¹² indenizatório em caso de dano:

O art. 22 da Convenção de Varsóvia, parcialmente alterado pelo Protocolo de Haia (Decreto 58.463/65), estabelece o limite de 250 mil francos poincaré para indenização no caso de transporte de pessoas (n. 1 do art. 22), limitando o n. 2 a responsabilidade em caso de dano à bagagem registrada ou mercadoria (*in* Revista de Direito do Consumidor. 1996, Vol. 19 p. 129).

O que traz a corrente doutrinária que apoia a aplicação da Convenção de Varsóvia na responsabilidade do transportador aéreo, é que os danos causados durante uma prestação de serviço, com natureza de transporte devem ser indenizados conforme a tabela trazida pelas normas internacionais de forma limitada, em aproximadamente U\$400,00. Contudo, o transportador pode eximir-se da responsabilidade se comprovar que o dano resultou de caso fortuito ou força maior, ou ainda por culpa exclusiva do transportado na relação.

3.2 INDENIZAÇÃO CONFORME O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

A corrente doutrinária defensora do Código de Defesa do Consumidor de 1990 na relação de indenização por transporte aéreo apoia que no início da aviação existiam muitos fatores que impulsionaram a criação de um tratado que protegesse os empresários investidores nesta atividade, portanto, atualmente esses motivos deixaram de existir. O Brasil conta com tecnologia avançada aeronáutica sendo um transporte muito usado diariamente, o que gera a necessidade de uma proteção mais efetiva aos usuários deste serviço. A jurisprudência tem interpretado o CDC (1990) com o intuito de atribuir ao transportador aéreo à responsabilidade objetiva, ou seja, independentemente de culpa não excluída nem pela força maior, recepcionada pelo art. 21 da Convenção de Varsóvia (1929) Se o transportador provar que o dano foi causado por culpa da pessoa lesada, ou que esta para ele contribuiu, poderá o tribunal, de conformidade com as disposições de sua lei nacional, excluir ou atenuar a responsabilidade do transportador . Embasado no CDC de 1990, esta corrente pronuncia a impossibilidade de limitar a responsabilidade, pois esta norma foi erigida sob a luz da Carta

¹² Quantidade

Magna de 1988, art. 5º, inciso XXXII, que tem como direito fundamental a proteção do consumidor (p. 105).

Eduardo Arruda Alvim e Flávio Cheim Jorge reafirmam a aplicação do CDC: A possibilidade de reparação do dano moral veio a ser constitucionalmente garantida com a atual Constituição, em seu art. 5º, incs. V e X (*in* Revista de Direito do Consumidor, p. 122).

Em jurisprudência do STJ, o Egrégio Tribunal atribuí à responsabilidade objetiva ao transportador aéreo no sentido de resolver o conflito de normas e também adota o princípio da reparação na extensão integral do dano sofrido aplicando assim o CDC (1990) fundamentando que as prestadoras de serviço público deve reger-se pelo direito nacional, que estabeleceu responsabilidade objetiva integral.

Completa o art. 22 , parágrafo único, do Código de Defesa do Consumidor de 1990:

Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.
Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste Código.

A empresa aérea presta serviço público uma vez e o Estado atribui a ela essa atividade através da Concessão, conforme ordena a Constituição Federal: Art. 21. Compete à União: [...] XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: [...] c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária; O Código de Defesa do Consumidor ainda estabelece a proteção do consumidor frente aos contratos:

Art. 51 São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que: I - impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor, pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis;

Assim essas empresas não poderiam ficar fora do regime integral de indenização estatuído no Código do Consumidor de 1990:

Art. 25. É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenuem a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores.
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;
[...]

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

Em conclusão, segundo a corrente defensora do CDC (1990), a Convenção de Varsóvia (1929) tornou-se parcialmente incompatível em razão de ser a Lei 8.078/90 posterior, e, nos ditames da Constituição Federal afastando assim a aplicação da Convenção citada e sendo o Código de Defesa do Consumidor o mais adequado aos termos constitucionais em relação à responsabilidade civil do transportador aéreo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este ensaio relata o conflito entre leis de âmbito nacional e internacional, especiais e gerais, estando de um lado a Convenção de Varsóvia e do outro o Código de Proteção e Defesa do Consumidor. O tema tratado à responsabilidade civil do transportador aéreo e sua aplicação nas relações de serviços aéreos.

A Convenção de Varsóvia é normatização internacional, ou seja, de aspecto externo e o Código de Proteção e Defesa do Consumidor também conhecido como CDC é lei usada no Brasil, é norma interna. O CDC é tratado pelos doutrinadores como Lei Específica, por tratar somente as relações de consumo. Daí surgir à dúvida no mundo jurídico: aplicar o Código de Proteção e Defesa do Consumidor que resguarda o cidadão com o seu direito de indenização ilimitada e objetiva (independente de culpa) ou a Convenção que trata da responsabilidade do transportador, porém de forma limitada e subjetiva (tem a culpa como um dos requisitos para sua aplicação). Nos casos da responsabilidade civil obtida em relações externas fora do país pátrio, aplicam as normas internacionais, uma vez que o CDC é lei nacional e se limita ao Brasil.

O marco histórico que é relevante sobre o surgimento da responsabilidade civil do Direito Aeronáutico foi à tragédia de uma queda de um dos balões dos Irmãos *Montgolfier* na Vila de *Gonesse* na França, causando prejuízos em algumas plantações; Por conseguinte os lesados exigiram o ressarcimento dos danos pelos responsáveis. A partir dessa época usar cores, letras e numerais passou a ser obrigatório nos balões a fim de identificar seus criadores ou responsáveis. No início da ciência de voar, foi necessária a criação de normas que estimulassem o mercado aeronáutico com visão nos investidores, e assim, fazer crescer o fascínio de alçar voo e estimular o transporte aéreo, normas atualmente desatualizadas perceptíveis que o primeiro voo público foi realizado a mais de 100 anos por Santos Dumont em um aparelho mais pesado que o ar.

Aplica-se nas relações de consumo aéreo, nos casos de responsabilidade civil, o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, porém, não afasta a Convenção de Varsóvia onde não houver contradição, já que o CDC foi criado para resguardar o consumidor, e as necessidades atuais serem diferentes daquelas no tempo da criação da Convenção de Varsóvia. O Código de Proteção e Defesa do Consumidor é lei especial, que veio sanar as dificuldades presenciadas pelos julgados antes desta Lei em que a limitação da indenização prejudicava a comunidade e também pela responsabilidade subjetiva do transportador, que muitas vezes serviu de escusa ou para amenizar a responsabilidade para restituir um dano. Em julgados recentes os tribunais têm apoiado a aplicação do Código do Consumidor pelo motivo exposto, solidificando os preceitos da Carta Magna, e concretizando a tendência que se observa, que é de garantir ao indivíduo maior segurança nos seus direitos, fazendo-os cumprir com mais eficiência.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVIM, Eduardo Arruda e JORGE, Flávio Cheim. **A responsabilidade civil no Código de Proteção e Defesa do Consumidor e o transporte aéreo**, in Revista de Direito do Consumidor, vol. 19, p. 122, 126, e 129, jul./set. 1996.

BRASIL, **Código Brasileiro de Aeronáutica**. Brasília, DF: Senado: 1986.

_____. **Código civil de 2002**. São Paulo: Rideel, 1990.

_____. **Código civil de 1916**. São Paulo: Rideel, 2003.

_____. **Código civil de 2002**. 3 ed. São Paulo: Rideel, 2003.

_____. **Código civil de 2002**. Disponível em:

<http://www.dji.com.br/codigos/2002_lei_010406_cc/010406_2002_cc_0991_a_0996.htm>. Acesso em: 20 de setembro de 2006.

_____. **Código de Proteção e Defesa do Consumidor**. Brasília, DF: Senado: 1990.

_____. **Convenção de Varsóvia**. Disponível

em:<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2860.htm>. Acesso em: 30 de agosto de 2013.

_____. **Constituição Federal de 05 de outubro de 1988**. 3 ed. São Paulo: Rideel, 2003.

_____. **Lei 8.987/95**. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Leis/L8987cons.htm>. Acesso em 30 de agosto de 2013.

_____. **Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro**. Disponível em:<<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/Del4657.htm>>. Acesso em: 30 de agosto 2013.

BRITTO, Marcelo Silva.//**Alguns Aspectos Polêmicos da Responsabilidade Civil Objetiva no novo Código Civil**// Disponível em:

<http://www.juspodivm.com.br/novodireitocivil/ARTIGOS/convidados/att_00105.pdf>. Acesso em: 27 de outubro de 2006.

CARVALHO, Paulo A. Soares. **A questão da interpretação das leis**. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=28>>. Acesso em: 20 de setembro de 2006.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Responsabilidade civil no código do consumidor e a defesa do fornecedor**, in Revista de Direito do Consumidor, 2000.

DIAS, José Aguiar. **Da responsabilidade civil**. 10. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 1976.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro Responsabilidade Civil**. São Paulo: Saraiva, 2001. v. 7.

FERNANDES, R; RODRICK, D. *Resistance to Reforme: Staus Quo Bias in the Presence of individual – Specific Uncertainty*. Vol. 81, No. 5, Dec., 1991 *Published by: American Economic Association*.

History 4 2 day events, deaths, births, remembered on their anniversary date.

Disponível em: <<http://www.jcanu.hpg.ig.com.br>>. Acesso em: 30 de agosto de 2013.

Jurisprudência responsabilidade civil no transporte aéreo// Disponível em:

< www.stj.gov.br/SCON/jcomp/doc.jsp?livre=@docn=000000098 >. Acesso em: 30 de agosto de 2013.

Lei do Talião// Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Lei_de_Tali%C3%A3o>. Acesso em: 30 de agosto de 2013.

LIMA, George Marmelstein. **Indenização**. Disponível em:

<<http://www.georgelimahpg.ig.com.br/strib15.htm>>. Acesso em 10 de outubro de 2006.

Monteiro, R. F. (2002). *Aviação: construindo sua história*. Goiânia: UCG.

PACHECO, José da Silva. **Comentário ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. 2. ed. Rio de Janeiro - Editora Forense 1998.

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

Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1758.htm>>. Revista

Brasileira de Direito Aeroespacial. Acesso em: 30 de agosto de 2013.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade Civil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1990.

_____. **Responsabilidade Civil**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999. **Regras de Balonismo**. Disponível

em:<http://www.balonismonoar.com.br/Arquivos/Bras2005_Regras.pdf>. Acesso em:

19 de setembro de 2006.

RODRIGUES, Sílvio. **Direito Civil**. 19. Ed, Vol. IV. São Paulo: Saraiva, 2002.

SILVA, Gustavo Passarelli. **A responsabilidade objetiva no direito brasileiro como regra geral após o advento do novo Código Civil**. Disponível em:

<<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=4045>>. Acesso em: 30 de agosto de 2013.

STOCO, Rui. **Responsabilidade Civil e sua Interpretação Jurisprudencial**. 4. Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil Parte Geral**. São Paulo: Atlas, 2001.