

**FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ  
CURSO DE DIREITO**

**JULIANA GUERRA TELES CORREIA**

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE  
PASSAGEIROS: Aspectos Controversos em Relação a Extravio ou Perda de Bagagem**

Recife  
2015

JULIANA GUERRA TELES CORREIA

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE  
PASSAGEIROS: Aspectos Controversos em Relação a Extravio ou Perda de Bagagem**

Monografia apresentada à Faculdade Damas da Instrução Cristã, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Área de Concentração: Ciências Jurídicas.

Orientadora: Profa. Msc. Alessandra Macedo Lins.

Co-orientadora: Profa. Msc. Renata Cristina Othon Lacerda Andrade.

Recife  
2015

**CORREIA, J. G. T.**

**Responsabilidade civil no transporte aéreo regular de passageiros: aspectos controversos em relação a extravio ou perda de bagagem. Juliana Guerra Teles Correia. Recife: o Autor, 2015.**

**68 folhas.**

**Orientador: Profª Alessandra Macedo**

**Monografia (graduação) – Bacharelado em Direito - Faculdade Damas da Instrução Cristã. Trabalho de conclusão de curso, 2015.**

**Inclui bibliografia.**

**1. Direito 2. Transporte Aéreo Regular 3. Responsabilidade Civil 4. Extravio de Bagagem.**

**340 CDU (2ªed.)  
340 CDD (22ª ed.)**

**Faculdade Damas  
TCC 2015 – 333**

JULIANA GUERRA TELES CORREIA

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE  
PASSAGEIROS: Aspectos Controversos em Relação a Extravio ou Perda de Bagagem**

BANCA EXAMINADORA:

---

1ª Examinadora: Orientadora Profa. Ms. Alessandra Macedo Lins.

---

2ª Examinadora: Profa. Renata Cristina Othon Lacerda Andrade

Dedico este trabalho ao meu esposo, Henrique, que me ensinou a amar; ao meu filho, Tiago, que mesmo sem ter ainda a compreensão da profundidade dos seus atos dividiu comigo sua alegria de viver; aos meus pais e irmãos por simplesmente ser família, projeto de Deus, que caminha junto.

A Deus, por tudo o que sou e por tudo o  
que tenho.

## RESUMO

O presente trabalho monográfico tem por finalidade fazer uma análise concisa sobre a legislação aplicável nos casos concretos de responsabilidade civil no transporte aéreo nacional e internacional de passageiros em relação ao extravio e perda de bagagem. Isto é, em virtude da aplicação do princípio da supremacia da Constituição e da adoção no Brasil do Código de Defesa do Consumidor como uma lei principiológica, de ordem pública e interesse social, serão explicitados e desdobrados os conflitos aparentes de normas, dentro do sistema jurídico brasileiro, que tratam sobre o mesmo tema abordado. As principais leis analisadas diante dos casos concretos serão o Código Brasileiro de Aeronáutica, as Convenções recepcionadas, notadamente a de Varsóvia e a Convenção de Montreal, o Código de Defesa do Consumidor, e o Código Civil, balizados pela Constituição de 1988. Abordando questões que durante décadas vem gerando uma infinidade de recursos e controvérsias judiciais sobre o tema específico de responsabilidade civil do transportador aéreo regular no Brasil chegando até a corte suprema.

**Palavras-chave:** Transporte aéreo regular. Responsabilidade civil. Extravio e perda de bagagem. Código de Defesa do Consumidor. Aspectos controversos.

## **ABSTRACT**

This monographic study aims to make a concise analysis on the applicable law into a particular case of liability in domestic and international air transportation of passengers in relation to loss and loss of luggage. That is, by virtue of the principle of supremacy of the Constitution and the adoption of the Consumer Protection Code of Brazil as a principled law, public order and social interest, will be explained and deployed the apparent conflict of laws within the legal system Brazilian, who deal on the same theme addressed. The main laws analyzed on individual cases will be the Brazilian Aeronautical Code, the Convention received are, notably the Warsaw and the Montreal Convention, the Consumer Protection Code and the Civil Code, marked by the 1988 Constitution addressing issues for decades it has generated a multitude of features and legal controversies on the specific subject of civil liability of the air carrier in Brazil reaching the Supreme Court.

**Keywords:** Air transport regular. Liability. Loss of baggage. Consumer Protection Code. Controversial aspects.

## ABREVIATURAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
AgRg	Agravo Regimental
AREsp	Agravo no Recurso Especial
CBAer	Código Brasileiro de Aeronáutica
CBAr	Código Brasileiro do Ar
CC/2002	Código Civil de 2002
CDC	Código de Defesa do Consumidor
CF/1988	Constituição Federal de 1988
CHETA	Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo
DAC	Departamento de Aviação Civil
DES	Direitos Especiais de Saque
FMI	Fundo Monetário Internacional
HOTRAN	Horários de Transportes
ICAO	<i>International Civil Aviation Organisation</i> ou Organização Internacional da Aviação Civil
MPF/AM	Ministério Público Federal do Amazonas
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional
OTN	Obrigações do Tesouro Nacional
RE	Recurso Extraordinário
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TCU	Tribunal de Contas da União

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	9
<b>CAPÍTULO 1 O TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASSAGEIROS NO BRASIL</b> .....	11
1.1 Perspectiva histórica .....	11
1.2 Conceituação .....	17
1.3 Legislações .....	21
1.3.1 Leis esparsas .....	23
1.3.2 DAC .....	25
1.3.3 ANAC .....	26
<b>CAPÍTULO 2 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO COMERCIAL REGULAR DE PASSAGEIROS NO BRASIL EM RELAÇÃO AO EXTRAÍO E PERDA DE BAGAGEM</b> .....	30
2.1 Convenção de Varsóvia .....	30
2.2 Código Brasileiro de Aeronáutica .....	32
2.3 Constituição Federal de 1988 .....	35
2.4 Código de Defesa do Consumidor .....	37
2.5 Código Civil de 2002 .....	38
2.6 Convenção de Montreal .....	40
<b>CAPÍTULO 3 CONFLITO APARENTE DE NORMAS</b> .....	42
3.1 Análise conceitual .....	42
3.2 Estudo de caso: qual norma aplicável diante do caso concreto .....	45
3.3 Considerações finais .....	47
<b>CONCLUSÃO</b> .....	49
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	51
<b>ANEXO 1. AGRG NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 643.599 – PR</b> .....	53
<b>ANEXO 2. APL 9096685042009826</b> .....	59

## INTRODUÇÃO

Em 11 de setembro de 1990 foi sancionada a Lei nº 8.078, com o intuito de criar mecanismos para proteção e defesa do consumidor, bem como estabelecer medidas para coibir e sanar possíveis prejuízos causados aos consumidores nas relações de consumo. Ao mesmo tempo tal lei gerou bastante polêmica, pois a superproteção dada ao consumidor com a finalidade de equilibrar a desigualdade fática, técnica, jurídica e informacional entre o consumidor vulnerável e o fornecedor detentor presumido de todos esses conhecimentos trouxe custos que até então não estavam previstos e questões não abrangidas pelo novo Código que já estavam previstas em legislações especiais.

Dentre essas leis especiais está o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que trata do direito aeronáutico brasileiro, do espaço aéreo brasileiro, da infraestrutura dos aeródromos e da aeronáutica, de sua utilização, das proteções, coordenação, homologação e registro de aeronaves, competências de investigação, sigilo profissional, segurança do transporte aéreo, formação e treinamento de pessoal capacitado, de fretamento e de arrendamento mercantil, concessão, intervenção, do transporte aéreo Regular doméstico, do bilhete de passagem, do contrato, nota de bagagem, responsabilidade civil, entre outros temas que dizem respeito à aviação.

Com a criação da referida lei o direito brasileiro passou a proporcionar instrumentos adequados para o enfrentamento dos temas relacionados à navegação aeronáutica nos limites aéreos brasileiros, além de tratar de temas relativos à responsabilização civil por danos que por ventura viessem a ser causados, estabelecendo limites subjetivos para aplicação ou afastamento do nexo de causalidade. No âmbito do transporte aéreo regular internacional de passageiros, a lei ordinária federal especial que trata sobre a matéria no Brasil é o Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006, que promulgou a Convenção de Montreal de 1999.

Diante do exposto o presente estudo analisa as questões controversas da aplicabilidade de uma lei em detrimento da outra nos casos de responsabilização civil, com o objetivo de apontar a legislação aplicável no conflito jurisdicional acerca da responsabilidade civil no extravio/perda de bagagem no transporte aéreo regular de passageiros no Brasil, tendo como a hipótese atual a supremacia do CDC que vem definindo as decisões e acórdãos em detrimento das demais leis especiais como o Código brasileiro de aeronáutica, editado após a constituição de 1988. Inicialmente analisa-se a perspectiva histórica, em seguida identifica-se o que cada uma das legislações, fontes primárias da matéria, trata sobre a responsabilidade civil no Brasil e sobre o extravio/perda de bagagem no transporte aéreo regular; por fim, uma

breve análise a respeito do conflito aparente das normas com base na jurisprudência dos tribunais.

Logo, resta evidente que esta temática é relevante e carece de discussão, de análise detalhada e definição para que se reduzam os sem número de recursos que chegam até os tribunais superiores todos os anos. O método empregado nessa pesquisa é o normativista e a metodologia de pesquisa é de natureza conceitual e bibliográfica, especialmente a técnica normativa muito utilizada na área jurídica, através da análise e da interpretação da legislação, doutrina, artigos e monografias sobre o tema escolhido. Desta feita, a presente pesquisa se destina a descrever e analisar os aspectos controversos da responsabilidade civil no transporte aéreo comercial de passageiros no Brasil em relação ao extravio ou perda de bagagem.

## CAPÍTULO 1 O TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASSAGEIROS NO BRASIL

### 1.1 Perspectiva histórica

Com toda a evolução tecnológica vivenciada na atualidade, aviões supersônicos, Internet, comunicação com som e imagem em qualquer parte sem a necessidade de estar ligados por fios, torna-se difícil acreditar que a aviação no mundo tem pouco mais de um século. Em 23 de outubro de 1906, o brasileiro, Alberto Santos-Dumont, na cidade de Paris, demonstrou pela primeira vez ser viável a decolagem num modelo de aeroplano mais pesado do que o ar. Apesar da disputa internacional a respeito da primazia da realização de um voo com equipamento que mais se assemelham às modernas aeronaves, diferentemente dos balões, para a maioria dos brasileiros não há dúvidas de que Santos-Dumont foi quem realizou esse feito<sup>1</sup>.

Dada a sua importância, os investimentos e conseqüentemente o crescimento do setor aeronáutico foi proporcional a sua velocidade, e juntamente com ele nasceu também a necessidade de regulação jurídica do setor. Uma das primeiras convenções internacionais sobre esse tema foi a Convenção Internacional de Navegação Aérea. Paris, em 1919, logo após a I Guerra Mundial viu-se a necessidade de concluir alguns pontos sobre a navegação aérea internacional, dentre as características da Convenção de Paris, destacaram-se as que estão descritas a seguir:

- 1.º A Convenção consagra o princípio da soberania completa e exclusiva dos Estados sobre o seu espaço aéreo;
- 2.º A Convenção estabelece o princípio da nacionalidade das aeronaves. Qualquer aeronave tem de ter a nacionalidade de um dos Estados contratantes determinada através da inscrição no registro nacional de cada Estado, com exclusão de qualquer outra;
- 3.º A Convenção instituiu uma organização internacional incumbida de regular, através de normas comuns, a navegação aérea internacional<sup>2</sup>.

Esses elementos tratados na Convenção de Paris serviram como base para as próximas convenções que trataram de partes do assunto. Em 12 de outubro de 1929 foi concluída em Varsóvia “a Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte

---

<sup>1</sup> MOREIRA, Ildeu de Castro. Santos-Dumont: criatividade e inovação. **Boletim 11**, ago. 2006, p. 1. Disponível em: <<http://cdnbi.tvescola.org.br/resources/VMSResources/contents/document/publicationsSeries/165335Santosdumont.pdf>>. Acesso em: 26 abr. 2015.

<sup>2</sup> BAGANHA, José Tomás. Introdução ao Direito Aéreo Internacional (1ª Parte). **Revista Administração**, n. 34, v. 9, 1996, p. 921. Disponível em: <[http://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM\\_004082](http://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_004082)>. Acesso em 13 maio 2015.

aéreo internacional”<sup>3</sup> numa Conferência Internacional de Direito Privado Aéreo, da qual o Brasil foi signatário e dois anos depois a Convenção foi recepcionada pelo decreto nº 20.704 de 24 de novembro de 1931. Ficou conhecida como a Convenção de Varsóvia, foi posteriormente modificada pelo Protocolo de Haia, assinado em 28 de Setembro de 1955 e em seguida pelo protocolo nº 4 de Montreal em 1975, essa última ratificada no Brasil pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006<sup>4</sup>, que Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999.

No ano de 1944, durante a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago no dia 7 de dezembro desse mesmo ano e assinada pelo Brasil, em Washington, no dia 29 de maio de 1945. Durante essa Convenção foi criada a ICAO (OACI) - Organização de Aviação Civil Internacional, com o seguinte objetivo:

Agência especializada das Nações Unidas que tem por objetivo o desenvolvimento de princípios e técnicas de navegação aérea internacional e a organização e o progresso dos transportes aéreos, de modo a favorecer a segurança, a eficiência, a economia e o desenvolvimento dos serviços aéreos [...] contando atualmente com 190 países contratantes<sup>5</sup>.

No âmbito do direito aéreo internacional, e para fins das decisões da ICAO (OACI) - Organização de Aviação Civil Internacional, consideram-se como fontes principais “o direito consuetudinário internacional, o direito convencional internacional, as convenções de direito aéreo internacional, as decisões dos tribunais que podem constituir meios subsidiários de determinação do direito aplicável”<sup>6</sup>. As convenções são inicialmente de natureza política, em segundo plano objetivam a segurança aérea. Já no plano jurídico, há de se considerar as convenções como um instrumento de direito internacional, celebrado entre Estados soberanos, os sujeitos de direito privado, os particulares devem se dirigir ao Governo do Estado para receber a ratificação necessária para aplicação das disposições da Convenção<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> BRASIL. **Decreto nº 20.704 de 24 de novembro de 1931**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/D20704.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm)>. Acesso em: 13 maio 2015.

<sup>4</sup> BRASIL. **Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm)>. Acesso em 13 mar. 2015.

<sup>5</sup> SIRIUS. Glossário: **ICAO (OACI): Organização de Aviação Civil Internacional**. 2015. Disponível em: <<http://www.decea.gov.br/sirius/icao-oaci-organizacao-de-aviacao-civil-internacional/>>. Acesso em: 13 maio 2015.

<sup>6</sup> BAGANHA, José Tomás. Introdução ao Direito Aéreo Internacional (1ª Parte). **Revista Administração**. n. 34, v. 9, 1996. p. 921. Disponível em: <[http://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM\\_004082](http://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_004082)>. Acesso em 13 maio 2015.

<sup>7</sup> BAGANHA, José Tomás. Introdução ao Direito Aéreo Internacional (2ª Parte). **Revista Administração**. n. 35, v. 10, 1997. Disponível em: <[www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM\\_004092](http://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_004092)>. p. 6. Acesso em 13 maio 2015.

No Brasil, o marco da aviação comercial foi em 1927 com o surgimento da Viação Aérea Rio Grandense - Varig, fundada pelo alemão, Otto Ernst Meyer, e autorizada pelo Decreto nº 17.832 de 10 de junho de 1927, a seguir a descrição original do seu artigo único e do parágrafo único:

Artigo unico. Fica concedido á Sociedade Anonyma ‘Empreza de Viação Aerea Rio Grandense’, com séde em Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul, permissão para estabelecer o trafego aereo commercial no littoral do Estado de Santa Catharina e em todo o territorio do Rio Grande do Sul, podendo estender suas linhas até a cidade de Montevidéo, caso o Governo da Republica Oriental do Uruguay o permita.

Paragrapho único. A presente autorização é concedida sem monopolio ou privilegio de especie alguma, nem ônus para a União, sendo observadas as condições estabelecidas no regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aérea approved pelo decreto n. 16.983, de 22 de julho de 1925 e demais disposições já estabelecidas ou que vierem a vigorar sobre o assumpto<sup>8</sup>. (sic)

Deu-se início através desse decreto a primeira companhia aérea de aviação comercial legitimamente brasileira, com sede no Rio Grande do Sul e com permissão para voos nacionais e internacionais no limite da lei.

No mesmo ano outra empresa alemã que já havia voado comercialmente no Brasil, a Condor Syndikat, foi nacionalizada, e posteriormente veio a se chamar Cruzeiro do Sul. Ainda em 1927 a companhia francesa *Aeropostale* deu início a uma operação entre Paris e o Brasil. Em 1941, 14 anos depois da fundação da Varig, o primeiro funcionário companhia, Ruben Berta, tornou-se seu presidente, sua habilidade política e carisma fizeram com que em 1945, em função da segunda grande guerra, ele instituísse uma fundação transferindo o controle acionário da empresa para os funcionários, essa associação veio a chamar-se Fundação Ruben Berta e assim o é até os dias atuais. Ruben Berta comandou a Varig no seu maior projeto de expansão em 1950, com a padronização da frota ele deu inicio a um ousado projeto de ampliação das rotas por todo o Brasil<sup>9</sup>.

Em 1929, dois anos após a fundação da Varig, mais uma empresa nascia no Brasil, a NYRBA do Brasil S.A. começando a ligar 3 grandes cidades do mundo, Nova Iorque-Rio de Janeiro-Buenos Aires, além de outras linhas nacionais, essa empresa se tornaria a grande Panair do Brasil, a qual encerrou suas operações em 1965 forçada pelo governo militar e suas rotas foram distribuídas entre a Varig e a Cruzeiro do Sul.

<sup>8</sup> BRASIL. **Decreto 17.832 de 10 de junho de 1927**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-17832-10-junho-1927-563110-publicacaooriginal-87232-pe.html>>. Acesso em 22 abr. 2015.

<sup>9</sup> WIKIPÉDIA. **Varig (1927-2006)**. Maio 2015. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Varig\\_%281927%E2%80%932006%29](http://pt.wikipedia.org/wiki/Varig_%281927%E2%80%932006%29)>. Acesso em: 21 abr. 2015.

No ano de 1933 fundou-se a *Aerolloy* de Iguassu com uma linha semanal regional, e nesse mesmo ano surgiu a Vasp - Viação Aérea São Paulo, com a união de 72 empresários e com voos semanais ligando basicamente São Paulo capital ao interior dos estados de São Paulo e Minas Gerais, seu aeroporto principal era o Campo de Marte localizado na zona norte da cidade de São Paulo, com a infraestrutura aeroportuária precária e as fortes chuvas que caíram na região pouco depois da fundação da companhia obrigou a Vasp a suspender suas operações só retomando meses depois, mais precisamente em 16 de abril de 1934. Aproximadamente um ano depois, com a saúde financeira frágil, a companhia foi estatizada, passou a pertencer ao Governo do Estado de São Paulo. No ano seguinte, 1936, já capitalizada, com algumas novas e modernas aeronaves, a Vasp inaugurou a atualmente conhecida “ponte-aérea”, uma das ligações mais importantes da aviação comercial brasileira, a rota entre o Rio de Janeiro e São Paulo. Em 1939 a Vasp comprou a *Aerolloy* de Iguassu, estendendo suas rotas. Ainda em 1939 a Vasp sofreu com o primeiro grande acidente aéreo da aviação comercial brasileira, sua aeronave, um Junkers, chocou-se logo após a decolagem do aeroporto de Santos Dumont com outra aeronave argentina<sup>10</sup>.

Em 1955, nascia a Sadia S.A. Transportes Aéreos, que seria posteriormente chamada de Transbrasil S.A., ampliou suas rotas em 1961 com a aquisição da Transportes Aéreos Salvador, todavia seu marco de crescimento deu-se nos anos 70 com a chegada de jatos e a abertura do capital da empresa aos funcionários, e foi exatamente nessa época, no ano de 1973, que a empresa passou a se chamar Transbrasil S.A. Linhas Aéreas<sup>11</sup>. Nesse mesmo ano a Varig inaugurava sua primeira rota aos Estados Unidos, o destino era a cidade de Nova Iorque.

Após a segunda grande guerra, aproveitando o baixo valor das aeronaves no mercado internacional as principais companhias aéreas nacionais, Varig, Vasp e Transbrasil (1955), introduziram nas suas frotas as modernas aeronaves Douglas DC-3, incrementando o plano de expansão da aviação comercial brasileira. Em 1962 a Vasp adquiriu a Lloyd Aéreo, ampliando a participação da empresa a nível nacional, no início da década de 90 ela tornou a ser privatizada, e sua nova gestão deu início a expansão internacional<sup>12</sup>.

Os primeiros jatos chegaram ao Brasil pela Varig em 1959 (Caravelle), e em 1960 chegaram os primeiros Boeings 707 os quais operaram até o final dos anos 80, todavia essas

---

<sup>10</sup> WIKIPÉDIA. **VASP**. Mar. 2015. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/VASP>>. Acesso em: 21 abr. 2015.

<sup>11</sup> WIKIPÉDIA. **Transbrasil**. Fev. 2015. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Transbrasil>>. Acesso em: 21 abr. 2015.

<sup>12</sup> WIKIPÉDIA. **VASP**. *op. cit.*

aeronaves possuíam baixos índices de segurança provocando diversos acidentes e incidentes, a maioria com vítimas fatais, dos 20 *Boeings 707* recebidos, sete deles foram perdidos em acidentes. No ano de 1961 a Varig comprou a Real Aerovias dobrando o seu tamanho e incrementando sua área de atuação nacional (doméstica) e internacional. Quatro anos depois a Varig iniciou suas operações para Europa após uma manobra política, por ocasião da ditadura militar, que dissolveu a Panair do Brasil e suas aeronaves e rotas foram entregues à Varig e as rotas divididas com a Cruzeiro do Sul. Em 1975, a Varig comprou a Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, e um ano depois fundou a Rio Sul como sua subsidiária para rotas regionais no sul e sudeste do Brasil.

Em 1976 foi fundada a Tam - Transportes Aéreos Regionais, do mesmo dono da Tam - Táxi Aéreo Marília, o comandante Rolim Amaro, a Tam começou a ganhar visibilidade nacional na década de 90 com a aquisição das aeronaves Fokker 100. Em meados de 2005 a Tam assume a liderança de mercado na participação por receita de voo, até então essa liderança pertencia a Varig, que nesse momento já estava com sua saúde financeira bem comprometida.

Outro marco da aviação comercial Brasileira foi a construção do aeroporto de Guarulhos, finalizada em 1985 e inaugurada pelo Boeing 747-200 da Varig procedente de Nova Iorque, até hoje o aeroporto de Guarulhos funciona como um *Hub* (centro de operação e de conexões) aéreo ao lado de Viracopos em Campinas, do Galeão no Rio, do aeroporto de Brasília, o de Confins em Belo Horizonte, entre outros. Em 1998, ingressaram na aviação comercial a TRIP Linhas Aéreas voltada para aviação regional<sup>13</sup> e a *Ocean Air*, empresa de táxi aéreo, em 2002 recebeu autorização e começou também nas rotas regionais, desenvolveu-se rapidamente e em 2004 tornou-se a Avianca<sup>14</sup>.

Em 2001 a humanidade ficou perplexa diante de uma ação cruel e totalmente imprevisível, os atentados de 11 de setembro nos Estados Unidos. Terroristas sequestraram aeronaves da aviação comercial americana e as conduziram contra alvos previamente determinados matando milhares de pessoas em cidades importantes para a economia mundial. Esse fato afetou dramaticamente a aviação mundial, inúmeros voos cancelados, espaços aéreos importantes com a navegação fechada, e milhares de pessoas aterrorizadas, um verdadeiro caos. As companhias tiveram perdas na casa dos bilhões de dólares. A aviação brasileira já vinha amargando dívidas em função das políticas nacionais, entre elas o

---

<sup>13</sup>WIKIPÉDIA. **VASP**. Mar. 2015. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/VASP>>. Acesso em: 21 abr. 2015.

<sup>14</sup>WIKIPÉDIA. **Avianca Brasil**. Maio 2015. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Avianca\\_Brasil](http://pt.wikipedia.org/wiki/Avianca_Brasil)>. Acesso em: 21 maio 2015.

congelamento dos preços das passagens na década de 80 pelo plano Cruzado, em seguida, no início da década de 90 e da globalização, o governo Collor promoveu a abertura do mercado para companhias estrangeiras operarem as rotas internacionais com isenção de alguns tributos. Nos anos seguintes a guerra do Golfo elevando o valor do combustível e do dólar, só esse último evento o setor de aviação acumulou em 4 anos aproximadamente 20 bilhões de dólares em perdas<sup>15</sup>. Culminando com os atentados de 11 de setembro de 2001, a Vasp, a Varig e a Transbrasil, não resistiram.

A primeira a decretar a falência foi a Transbrasil, encerrou suas atividades ainda em dezembro de 2001, e no início de 2002 teve sua falência decretada<sup>16</sup>. Em seguida foi a Vasp que no início de 2005 teve sua licença para voar cassada pelo DAC e em julho de 2005 teve seu pedido de recuperação judicial deferido, ficando nesse processo até 2008 quando foi decretada a sua falência pelo fracasso da tentativa de recuperação. Finalmente, a Varig que ainda em operação com seus voos regulares na medida do possível, tentou antes mesmo da Vasp a recuperação judicial, foi uma das primeiras empresas a utilizar a recém criada lei 11.101 de 09 de fevereiro de 2005<sup>17</sup>, ela teve seu pedido deferido em junho de 2005, e foi totalmente desmembrada, suas empresas coligadas e a própria Varig foi desmembrada em linhas gerais pode-se dizer que de um lado ficou o ativo saudável e do outro o grande passivo. As coligadas Varig Log e VEM de manutenção foram vendidas à TAP Portugal e posteriormente a Varig Log veio a adquirir a própria Varig em julho de 2006. Após a aquisição mais de 5 mil funcionários foram desligados da empresa sem o pagamento de nenhuma verba rescisória e até hoje pleiteiam na justiça os seus direitos.

Mesmo diante desse cenário negativo, ainda em 2001 nasceu a Gol linhas Aéreas Inteligentes, com uma proposta inovadora de *low-cost* (baixo custo). E a Tam, que apesar da perda do seu idealizador e presidente, Amaro Rolim, em 2001, conseguiram ter crescimentos recordes diante do declínio das três principais companhias que até então dominavam o mercado, Varig, Vasp e Transbrasil. A Tam em meados de 2005 tornou-se a líder de mercado<sup>18</sup> e a Gol Linhas Aéreas tornou-se rapidamente a segunda empresa na liderança

<sup>15</sup>MELO, Lenira Carvalho Almada. **Administração estratégica**: um estudo de caso da empresa Varig. Brasília, Centro Universitário de Brasília, 2008. Disponível em: <<http://repositorio.uniceub.br/bitstream/123456789/924/2/20400562.pdf>>. Acesso em: 21 mar. 2015.

<sup>16</sup>WIKIPÉDIA. **Transbrasil**. Fev. 2015. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Transbrasil>>. Acesso em: 21 abr. 2015.

<sup>17</sup>BRASIL. **Lei nº 11.101 de 9 de fevereiro de 2005**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/lei/111101.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/111101.htm)>. Acesso em: 21 mar. 2015.

<sup>18</sup>BEBENDO. Marcos Henrique. **TAM**: a diferenciação como estratégia de sobrevivência. ESPM, set. 2010. Disponível em: <<http://www.espm.br/Publicacoes/CentralDeCases/Documents/TAM.pdf>>. Acesso em: 21 mar. 2015.

ocupando o lugar deixado pelas antigas empresas. Dois anos depois, em 2007, a Gol comprou a empresa e a marca Varig das mãos da Varig Log, assumindo sua razão social - VRG Linhas Aéreas, suas rotas e demais ativos que haviam sido separados do passivo por decisão judicial com base na Lei de Recuperação Judicial, nº 11.101/2005. Segundo um portal nacional de notícias baseado em dados da Agência Nacional de Aviação Civil, em fevereiro de 2007 a empresa Gol ficou com pouco mais de 40% do mercado, enquanto a Tam transportou 47,33% dos passageiros domésticos. Somada à participação da Varig, de 4,57%, a Gol teria 44,57% do mercado<sup>19</sup>, ameaçando assim a liderança da TAM.

Em 2008, com sua grande e reconhecida experiência em aviação comercial, David Neeleman, fundou no Brasil a Azul Linhas Aéreas e escolheu o aeroporto de Viracopos em Campinas para ser o *Hub* de sua companhia. Contrariando todas as expectativas, a Azul rapidamente chegou ao terceiro lugar no ranking das companhias aéreas nacionais. Em 2012, já reconhecida como uma das melhores e mais inovadoras companhias aéreas do Brasil, operando seus voos com os jatos da brasileira Embraer, com TV ao vivo à bordo em telas individuais, a Azul se une à TRIP a maior empresa de aviação regional do Brasil e juntas conseguiram atender mais de 100 cidades, marca que há muito não era atingida no Brasil.

## 1.2 Conceituação

O transporte aéreo é um serviço prestado por uma Companhia Aérea, aqui chamada de transportador aéreo regular de passageiros, com atuação regional, nacional e/ou internacional, que na sua relação contratual com o passageiro ela se obriga mediante retribuição ou de forma gratuita a transportar de um ponto ao outro a pessoa contratante e sua bagagem. O Código Brasileiro de Aeronáutica define a aviação comercial de passageiros em 3 categorias, o transporte aéreo regular, transporte aéreo não regular e serviços especializados. Trata-se o presente trabalho do transporte aéreo comercial e regular de passageiros no âmbito nacional ou doméstico e internacional no que tange a responsabilização civil em relação ao extravio ou perda de bagagem, sendo regido na perspectiva internacional pela Convenção de Montreal de 1999 que pretendeu condensar, unificar e padronização de conduta e no âmbito nacional pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer).

---

<sup>19</sup> G1. **Com compra da Varig, Gol ameaça liderança da TAM.** Mar. 2007. Disponível em: <[http://g1.globo.com/Noticias/Economia\\_Negocios/0,,MUL15352-9356,00-COM+COMPRA+DA+VARIG+GOL+AMEACA+LIDERANCA+DA+TAM.html](http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL15352-9356,00-COM+COMPRA+DA+VARIG+GOL+AMEACA+LIDERANCA+DA+TAM.html)>. Acesso em: 21 mar. 2015.

Na sua relação com o Estado, a natureza jurídica dessa relação com a companhia aérea adotada pelo Brasil é a de concessão, ou seja, as empresas aéreas brasileiras são concessionárias de serviço público. Com fundamento nas características de uma concessão pública diversas decisões foram deliberadas tanto no âmbito administrativo como nos tribunais. A seguir transcrita uma decisão na esfera administrativa com seus respectivos fundamentos legais, a decisão da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, nº 73, de 7 de junho de 2011.

Cassa a concessão para exploração de serviço de transporte aéreo público regular de passageiro e carga. A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso III, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e na Portaria nº 536/GC5, de 18 de agosto de 1999, considerando o que consta do processo nº 60800.102076/2011-46, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 7 de junho de 2011, e em cumprimento à determinação judicial emanada pelo Juízo da 3ª Vara Federal da Seção Judiciária do Estado do Amazonas em sentença proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 2005.32.00.007474-2, DECIDE: Art. 1º Cassar a concessão para exploração de serviço de transporte aéreo público regular de passageiro e carga outorgada à sociedade empresária RICO LINHAS AÉREAS S.A., CNPJ nº 01.121.966/0001-40, com sede social em Manaus (AM)<sup>20</sup>.

Utilizando de sua competência legal a ANAC cumpriu a decisão judicial de extinguir o contrato de concessão de uma empresa de transporte aéreo regular de passageiros. Ainda sobre as decisões amparadas, entre outras coisas, pelas características da natureza jurídica do contrato de exploração do transporte aéreo regular de passageiros, a seguir lê-se o voto da relatora, ministra Cármen Lúcia, durante o julgamento no STF do RE: 571969:

RECURSOS EXTRAORDINÁRIOS. RESPONSABILIDADE DA UNIÃO POR DANOS CAUSADOS À CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO (VARIG S/A). RUPTURA DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO DECORRENTE DOS EFEITOS DOS PLANOS “FUNARO” E “CRUZADO”. DEVER DE INDENIZAR. RESPONSABILIDADE POR ATOS LÍCITOS QUANDO DELES DECORREREM PREJUÍZOS PARA OS PARTICULARES EM CONDIÇÕES DE DESIGUALDADE COM OS DEMAIS. OBSERVÂNCIA DO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE, DO DIREITO ADQUIRIDO E DO ATO JURÍDICO PERFEITO. 1. Recurso extraordinário da União contra acórdão em embargos infringentes. Intervenção do Ministério Público na ação. Legitimidade do Ministério Público para interpor recurso extraordinário, como custos legis (§ 2º do art. 499 do Código de Processo Civil), harmoniza-se com as funções institucionais previstas nos arts. 127 e 129 da Constituição da República. 2. Recurso do Ministério Público não conhecido na parte relativa aos arts. 21, inc. XII, alínea e, 170, parágrafo único, 173 e 174 da Constituição da República. Ausência de prequestionamento. 3. Recurso da União não conhecido quanto à alegada carência de elementos para a comprovação da quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Impossibilidade de reexame do conjunto fático-probatório em recurso extraordinário (Súmula n. 279 do Supremo Tribunal Federal). 4. Responsabilidade da União em indenizar prejuízos sofridos pela concessionária de serviço público, decorrentes de política econômica implementada pelo Governo, comprovados nos

<sup>20</sup> ANAC. **Decisão nº 73, de 7 de junho de 2011**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/decisoes/2011/DA2011-0073.pdf>>. Acesso em 09 maio 2015.

termos do acórdão recorrido. Precedentes: RE 183.180, Relator o Ministro Octavio Gallotti, Primeira Turma, DJ 1.8.1997. 5. A estabilidade econômico-financeira do contrato administrativo é expressão jurídica do princípio da segurança jurídica, pelo qual se busca conferir estabilidade àquele ajuste, inerente ao contrato de concessão, no qual se garante à concessionária viabilidade para a execução dos serviços, nos moldes licitados<sup>21</sup>.

Uma das características da concessão de serviço público é a garantia, ainda que relativa, do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, esse foi o principal argumento do voto da relatora o qual foi acompanhado por outros ministros responsabilizando a União quanto aos prejuízos sofridos pela autora.

Em 2008, o Acórdão n° 346, Plenário do TCU, ministro relator Raimundo Carreiro, levantou num relatório de aproximadamente 37 páginas com diversos pontos de divergência entre a legislação aplicável à concessão de serviços públicos e a forma como tem sido feito no decorrer dos anos no Brasil a concessão do serviço de transporte aéreo regular de passageiros. Destaca-se a parte final da instrução com a conclusão a que se chegou e a respectiva solicitação de ajuste legislativo.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do Plenário, diante das razões expostas pelo Relator, em:  
 9.1. determinar ao Conselho de Aviação Civil (CONAC), com fundamento no art. 43, I, da Lei 8.443/92 c/c art. 250, II, do Regimento Interno deste Tribunal, que:  
 9.1.1. ante o disposto no Decreto 3.564, de 17 de agosto de 2000, realize estudos para avaliar, diante dos fatos apresentados neste relatório, e do processo de desregulamentação do setor aéreo, se o instituto da concessão é o mais indicado para o transporte regular de passageiros, ou se deve ser proposta alteração na legislação pertinente<sup>22</sup>.

Encontra-se na legislação o artigo 180 do CBAr/86, onde diz que o transporte aéreo regular de passageiros dependerá sempre de prévia concessão, claramente distinguindo o que seria passível de mera autorização, vejamos *in verbis*: “a exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados”<sup>23</sup>.

A Constituição Federal de 1988 no seu VII Título tratando sobre a Ordem Econômica e Financeira, disciplina no artigo 175 que “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a

<sup>21</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE: 571969 DF. Tribunal Pleno, Rel. Cármen Lúcia, Julg. 12/03/2014. Disponível em: <<http://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/25342572/recurso-extraordinario-re-571969-df-stf>>. Acesso em: 04 maio 2015.

<sup>22</sup> TCU. **Acórdão 346**. Plenário do TCU. Rel. Raimundo Carreiro. Julg. 05/03/2008. Disponível em: <<https://contas.tcu.gov.br/juris/SvIHighLight>>. Acesso em: 09 maio 2015.

<sup>23</sup> BRASIL. **Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17565.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm)>. Acesso em: 21 fev. 2015.

prestação de serviços públicos”<sup>24</sup>. A lei que disciplinou esse tema foi a conhecida n° 8.666 de 21 de junho de 1993, que no seu artigo 122, disciplina que “nas concessões de linhas aéreas, observar-se-á procedimento licitatório específico, a ser estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica”<sup>25</sup>.

Tal procedimento ainda não foi disciplinado pelo CBAer, e nesse ponto está o principal questionamento do acórdão do TCU citado acima, atualmente não há nenhuma cobertura legal votada pelo legislativo que indique com detalhes os procedimentos licitatórios específicos para as concessões dos serviços de transporte aéreo regular para empresas privadas. E sim um procedimento costumeiro, desde o antigo DAC - Departamento de Aviação Civil, hoje substituído pela ANAC, onde estão contidas as seguintes etapas baseadas nos anexos da Portaria n° 536/GC5 de 18 de agosto de 1999, primeiramente o empresário se habilita a uma autorização para funcionamento jurídico, a mesma portaria que autoriza concede um prazo de um ano para o empresário realizar os trâmites requeridos nesse mesmo documento, em seguida o empresário com a autorização importa uma aeronave e retira o certificado de homologação de empresa de transporte aéreo - CHETA.

De posse desse certificado o contrato de concessão é produzido pelo órgão competente, no caso atual a ANAC, e assinado pelas partes. Após a assinatura o empresário solicita os Horários de Transportes - HOTRAN - de acordo com as rotas que estão no plano apresentado. Nos extratos de termos aditivos a seguir destaca-se a nomenclatura da parte como concessionária de serviço público no momento da renovação do seu contrato.

EXTRATOS DE TERMOS ADITIVOS. 1 Termo Aditivo ao Contrato de Concessão de Serviço Aéreo Público que entre si celebram a União, por intermédio da ANAC, e a SETE LINHAS AÉREAS LTDA. 1) ESPÉCIE: Aditivo ao Contrato de Concessão; 2) PROCESSO n°. 60800.017758/2009-30; 3) CONCEDENTE: A união, por intermédio da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC. 4) CONCESSIONÁRIA: Sete Linha Aéreas Ltda., inscrita no CNPJ/MF sob o n°. 04.732.914/0001-06; 5) OBJETO: a prorrogação do contrato de concessão firmado em 14 de dezembro de 2006, pelo prazo de 10 (dez) anos, desde que atendidas pela concessionária as condições legais e técnicas exigidas pela Constituição, pelas leis, decretos e atos normativos da ANAC, bem como a adequação de cláusulas do Contrato vigente aos instrumentos atualmente firmados. 6) SIGNATÁRIOS: Solange Paiva Vieira, Diretora-Presidente da ANAC, e Luiz Roberto Vilella, Diretor da Sete Linhas Aéreas Ltda. 7) DATA DE ASSINATURA: Brasília, 10 de dezembro de 2009.

1 Termo Aditivo ao Contrato de Concessão de Serviço Aéreo Público que entre si celebram a União, por intermédio da ANAC, e a VRG LINHAS AÉREAS S/A  
1) ESPÉCIE: Aditivo ao Contrato de Concessão; 2) PROCESSO n°. 60800.045695/2008-21; 3) CONCEDENTE: A união, por intermédio da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC. 4) CONCESSIONÁRIA: VRG Linha Aéreas

<sup>24</sup> BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em: 02 mar. 2015.

<sup>25</sup> BRASIL. **Lei n° 8.666, de 21 de junho de 1993**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18666cons.htm)>. Acesso em: 04 maio 2015.

S/A, inscrita no CNPJ/MF sob o nº. 07.575.651/0001-59; 5) OBJETO: a prorrogação do contrato de concessão firmado em 14 de dezembro de 2006, pelo prazo de 10 (dez) anos, desde que atendidas pela concessionária as condições legais e técnicas exigidas pela Constituição, pelas leis, decretos e atos normativos da ANAC, bem como a adequação de cláusulas do Contrato vigente aos instrumentos atualmente firmados. 6) SIGNATÁRIOS: Solange Paiva Vieira, Diretora-Presidente da ANAC, e Alberto Fajerman e Cláudia Karpát, procuradores da VRG Linhas Aéreas S/A.7) DATA DE ASSINATURA: Brasília, 11 de dezembro de 2009<sup>26</sup>.

Em que pese a relevante discussão levantada pelo TCU, as decisões administrativas da ANAC, dos demais órgãos da administração pública e dos tribunais superiores não se modificaram com os apontamentos, suas decisões a despeito do serviço público de transporte aéreo levam em consideração a relação com o Estado como uma concessão pública, o que de fato o é, inclusive vem sendo aplicada como o fundamento principal para as decisões, como já visto acima.

### 1.3 Legislações

No âmbito brasileiro, em se tratando de transporte nacional ou doméstico, vigoram além da própria Constituição Federal de 1988, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), de 19 de dezembro de 1986, o Código de Defesa do Consumidor (CDC), de 11 de setembro de 1990, o Código Civil, de 10 de janeiro 2002, os Decretos 20.704 (Convenção de Varsóvia), de 24 de novembro de 1931 e o Decreto nº 5.910 (Convenção de Montreal), de 27 de setembro de 2006, entre outros.

Antes de prosseguir, vale definir e citar suas respectivas fontes primárias do transporte aéreo regular de passageiros no âmbito nacional, doméstico ou interno, e internacional. Bem como trazer algumas rápidas definições do que é considerado como a bagagem, bagagem despachada, bagagem de mão, bagagem avariada, extravio temporário ou perda de bagagem. Em primeiro lugar identificamos na legislação vigente a definição sobre o transporte aéreo regular nacional, doméstico ou interno, nos artigos 215 e 216, do CBAer, *in verbis*:

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.

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> BRASIL. Diário Oficial da União (DOU). 14/12/2009, SEÇÃO 03. p. 16. <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1562362/pg-16-secao-3-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-12-2009>>. Acesso em: 04 maio 2015.

<sup>27</sup> BRASIL. **Lei nº 7.565, 19 de dezembro de 1986**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7565.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm)>. Acesso em: 21 fev. 2015.

O serviço de transporte aéreo nacional ou doméstico é aquele realizado ligando dois ou mais pontos dentro do país, no caso o Brasil, mesmo se eventualmente, por motivo de força maior, a aeronave precise fazer um pouso fora do território nacional, pois sua programação originária é quem define a categoria do transporte. O transporte aéreo nacional é regido pelo CBAer, lei especial sobre o tema, abarcando inclusive as normas relativas à responsabilização civil pelos danos causados por extravio/perda de bagagem. A lei também faz uma reserva de mercado com relação ao transporte aéreo nacional, a concessão só pode ser feita às pessoas jurídicas brasileiras, únicas autorizadas a realizar esse tipo de transporte no âmbito interno. O artigo 181, da norma em tela, delimita para fins de concessão de transporte aéreo regular doméstico, quem pode ser considerada como pessoa jurídica brasileira, dentre as restrições estão a de ter sede no Brasil com o mínimo quatro quintos do capital votante pertencentes a brasileiros, permanecendo 4/5 inclusive quando houver aumento no capital social, e tiver a presidência da empresa confiada exclusivamente a brasileiros<sup>28</sup>.

O transporte aéreo internacional pode ser concedido às pessoas jurídicas brasileiras nos termos citados anteriormente, e às empresas aéreas estrangeiras que possuírem filial no Brasil podem pleitear autorização para transporte de passageiros internacional, entre o país de origem e o Brasil como destino e vice-versa, tais empresas possuem personificação jurídica brasileira, todavia com a delimitação do capital com direito a voto do artigo 181, para fins da reserva legal, a companhia estrangeira não estará apta a operar voos internos com a finalidade exclusiva de transporte aéreo entre dois pontos dentro do país.

O transporte aéreo regular de passageiros internacional é regido pelas convenções e tratados sobre aviação ratificadas pelo Brasil e promulgadas pelo congresso nacional, respeitando o dualismo previsto na CF/1988 para introdução no ordenamento jurídico os tratados e convenções internacionais ratificados pelo poder executivo. Atualmente a Lei especial em vigor que rege o contrato de transporte aéreo regular internacional é o Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006.

Definido o que é transporte aéreo doméstico, interno ou nacional e o transporte aéreo internacional, passa verificar agora o que é bagagem. A natureza jurídica do contrato de bagagem é acessória, ela acompanha o contrato principal, que é o transporte aéreo do passageiro de um ponto a outro, sem o qual a bagagem não teria razão de existir. A bagagem é o gênero que possui duas espécies, a bagagem despachada e a não despachada. A bagagem

---

<sup>28</sup> BRASIL. **Lei nº 7.565, 19 de dezembro de 1986**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7565.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm)>. Acesso em: 21 fev. 2015.

despachada fica sob a custódia integral do transportador desde o despacho quando o cliente recebe uma etiqueta de bagagem despachada até seu recolhimento na esteira pelo cliente. E a bagagem não despachada, também chamada de bagagem acompanhada ou bagagem de mão, essa fica em poder do passageiro durante todo o trajeto. Tanto a bagagem despachada quanto a bagagem de mão possuem limitação expressa de peso informado no contrato principal, no caso da bagagem despachada, ultrapassando o peso previsto o cliente poderá optar pelo pagamento do excesso de peso na hora de despachar. Já na bagagem não despachada o peso é um limite taxativo, não é permitido pelas empresas de transporte levar além do avençado<sup>29</sup>.

Atualmente as definições dos principais institutos do transporte aéreo estão claras e conhecidas da maioria dos brasileiros, mas nem sempre foi assim, as primeiras legislações tateavam sobre o tema e havia necessidade de interagir com as normas internacionais de navegação aérea haja vista o forte apelo de integração mundial e troca de conhecimento que o próprio transporte aéreo traz na sua função inata, reduzir distâncias e transportar em curto espaço de tempo pessoas e objetos entre pontos no mapa mundial. A urgência da normatização transcultural do tráfego aéreo no início do século passado era imperiosa uma vez que durante a primeira grande guerra a navegação aérea foi desvirtuada e utilizada para fins bélicos<sup>30</sup>.

### 1.3.1 Leis esparsas

A Constituição de 1891 era a vigente no início das operações aéreas no Brasil, no seu texto ela trazia apenas instruções a respeito do direito marítimo, navegação marítima ou lacustre, contudo, mesmo antes de existir a exploração efetiva da navegação aérea no Brasil, em 1920, dada a importância mundial do tema, foi criada uma Superintendência dos Serviços de Navegação Aérea ligada a Inspeção Federal de Navegação, e em 12 de janeiro de 1925 que surgiu o primeiro texto legal direcionado ao tema da navegação aérea, o Decreto nº 4.911, que tratou em um de seus artigos sobre a necessidade de regulamentação do setor, *in verbis*:

O Governo regulamentará o serviço de aviação, quer para as linhas internacionais, quer para as interiores, tendo em vista os princípios gerais estabelecidos na Constituição de 24 de fevereiro, com respeito á navegação de cabotagem e á não concessão de privilégios, os regulamentos adoptados em outros países e as

<sup>29</sup>ACACIA, Lilian de Paula Soares. Extravio de bagagem no transporte aéreo: CDC ou Convenção de Varsóvia?. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 19, n. 3986, 31 maio 2014. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/29039>>. Acesso em: 06 maio 2015.

<sup>30</sup>LOPES, Kétnes Ermelinda G. **História da aviação**: aviação na primeira guerra mundial. [s.d.]. Disponível em: <<http://repositorio.virtual.fumec.br/demos/pdfs/aviacaoprimeiraguerra.pdf>>. Acesso em: 22 maio 2015.

convenções internacionaes existentes, acautelados os interesses da Defesa Nacional, podendo contractar o transporte da correspondencia postal, mediante o pagamento do producto, ou de parte do producto, que for apurado pela venda de sellos especiaes, cuja tabella poderá organizar<sup>31</sup>. (sic)

Nesse momento a aviação estava tomando corpo ao redor do mundo, e as aeronaves eram basicamente utilizadas para transporte de malas postais (cargas). O tema principal do artigo citado acima é a diretriz para a criação de normas relativas à navegação aérea, com base nos princípios gerais da Constituição de 24 de fevereiro de 1981, e nas convenções internacionais, ressalvado o interesse nacional. Meses depois, em 22 de julho de 1925, o Decreto nº 16.983, aprova o regulamento para os serviços civis de navegação aérea, logo nos primeiros artigos o regulamento ressalta a soberania do Brasil sobre o seu espaço aéreo, define o que é uma aeronave, distinguindo as públicas das privadas, e as primeiras normas relativas à responsabilidade por danos causados a terceiros, nos artigos *in verbis*:

Art. 73. A responsabilidade do conductor pela carga transportada obedecerá ás regras estabelecidas para o transporte por estradas de ferro e ás constantes do Codigo Commercial, no que forem applicaveis e não contravierem o presente regulamento.

Art. 74. O commandante da aeronave tem o direito de alijar durante a viagem as cargas embarcadas, si esse alijamento fôr indispensavel á salvação da aeronave. Deverá elle, si a escolha fôr possivel, alijar as cargas de pequeno valor. Nenhuma responsabilidade poderá caber ao conductor, perante o expedidor ou o consignatario em razão dessa perda de cargas. Mas, a responsabilidade dos damnos causados na superficie do solo subsiste<sup>32</sup>. (sic)

Ainda voltadas primordialmente para o transporte de carga aérea, haja vista que no início das operações no Brasil o transporte aéreo era utilizado basicamente para o transporte de malas postais, e sempre utilizando as leis existentes para outros meios de transporte como subsidiárias em função da ausência de regulamentação. Ainda no Decreto nº 16.983, o Capítulo VIII foi dedicado ao tema dos Prejuízos e Responsabilidades, nesse capítulo estão englobadas as normas relativas às responsabilidades nas áreas cível e trabalhista, além de orientações quanto ao socorro no mar utilizando subsidiariamente as disposições legais vigentes ao socorro marítimo.

Em 1931, com a primeira companhia aérea brasileira já em funcionamento desde 1927, concedida pelo Decreto nº 17.832 de 10 de junho, e atendendo às necessidades descritas no próprio texto legal, foi editado o Decreto nº 19.902, de 22 de abril de 1931, que dispôs sobre a criação e organização do Departamento de Aeronáutica Civil, ligado ao

<sup>31</sup> BRASIL. **Decreto nº 4.911, de 12 de janeiro de 1925**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4911-12-janeiro-1925-565565-publicacaooriginal-89335-pl.html>>. Acesso em: 14 maio 2015.

<sup>32</sup> BRASIL. **Decreto nº 16.983 de 22 de julho de 1925**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16983-22-julho-1925-529760-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 15 maio 2015.

Ministério da Viação e Obras Públicas (artigo 1º).<sup>33</sup> Com o passar dos anos a aviação foi tomando corpo no Brasil e se consolidando na produção de normas específicas, regulamentos e órgãos de controle.

### 1.3.2 DAC

Em função de uma necessidade imperiosa e urgente de manter relações com as organizações estrangeiras e com a Comissão Internacional de Navegação Aérea, foi criado de forma provisória o Departamento de Aeronáutica Civil, através do Decreto nº 17.832, no qual o legislador se preocupou basicamente com as questões técnicas, jurídicas e administrativas que eram novidades no ordenamento da época, bem como em atender e manter as relações com organismos internacionais, através de convênios e convenções sobre o tema e participação em congressos, conferências e estudos internacionais, para serem firmados convênios internacionais de navegação, segurança, entre outros temas.

O primeiro Decreto após criação do Departamento foi o de nº 20.914, datado de 6 de Janeiro de 1932, que tratava sobre a execução dos serviços aeronáuticos civis, instalações, aeródromos, e sobre o serviço de correspondência postal, contudo nada se tratou sobre responsabilizações por danos em nenhuma esfera.

O Departamento de Aeronáutica Civil ficou subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas por 10 anos, sendo extinto pelo Decreto nº 8.561, de 17 de janeiro de 1942, e suas atribuições passaram a integrar o recém-criado Ministério da Aeronáutica (Decreto-Lei n.º 2961, de 20 de janeiro de 1941). Apenas em 1969, através do Decreto nº 65.144, de 12 de setembro, foi criado o conhecido DAC - Departamento de Aviação Civil, um órgão vinculado ao Ministério da Aeronáutica, e atribuições definidas nesse decreto.

O DAC foi instituído para ser o órgão central do sistema de operações aeronáuticas, competente para: a) Orientações gerais e normativas; b) Supervisão técnica da atividade, feita com base nos relatórios enviados pelos órgãos que integram o sistema; c) Fiscalização específica dos órgãos executivos; d) Planejamento e a elaboração das propostas para os orçamentos plurianuais e orçamentos programas anuais do Ministério da Aeronáutica; e) Busca permanente pelo desenvolvimento e pela atualização de técnicas a serem adotadas, em

---

<sup>33</sup> BRASIL. **Decreto nº 19.902, de 22 de abril de 1931**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19902-22-abril-1931-509417-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 14 maio 2015.

face da constante evolução tecnológica; f) Preparo, distribuição e atualização do “Manual do sistema de aviação civil do ministério da aeronáutica”<sup>34</sup>.

Além do órgão central, o DAC, existia também os órgãos subordinados que compunham o sistema e eram competentes para: a) Executar a atividade de aviação civil segundo as normas elaboradas pelo órgão central do sistema; b) Elaborar relatórios de desempenho da atividade, dos resultados obtidos, de material empregado e de outros assuntos relativos ao tema e enviar ao órgão central do sistema quando solicitados; c) Levantar sugestões que intentem o aperfeiçoamento do Sistema e submeter à apreciação do Órgão Central; d) Fornecer os elementos informativos necessários ao planejamento e á elaboração orçamentária<sup>35</sup>.

O DAC permaneceu regulando o setor aéreo brasileiro debaixo do comando do Ministério da Aeronáutica até março de 2006 quando foi extinto e suas funções absorvidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

### 1.3.3 ANAC

A Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, foi criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e teve seu funcionamento autorizado pelo Decreto 5.731, de 20 de março de 2006, o qual aprovou o regulamento e todo o seu quadro constitutivo. O artigo primeiro do regulamento da ANAC nos diz qual a sua natureza jurídica, uma autarquia sob regime especial, tem como características principais a independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes. Diferente do antigo DAC que era vinculado ao Ministério da Aeronáutica, a ANAC está vinculada ao Ministério da Defesa<sup>36</sup>.

Como dito acima, por força de lei, a ANAC é uma autarquia em regime especial, mas a lei não detalha o que vem a ser o regime especial, algumas explicações sobre o tema é encontrada na doutrina que é pacífica na explicação, como a de Hely Lopes de Meirelles, diz ser especial “toda aquela a que a lei instituidora conferir privilégios específicos e aumentar

<sup>34</sup> BRASIL. **Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D65144.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D65144.htm)>. Acesso em: 14 maio 2015.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

<sup>36</sup> BRASIL. **Lei nº 11.182, de setembro de 2005**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato/2004-2006/2005/Lei/L11182.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato/2004-2006/2005/Lei/L11182.htm)>. Acesso em 21 fev. 2015.

sua autonomia comparativamente com as autarquias comuns, sem infringir os preceitos constitucionais pertinentes a essas entidades de personalidade pública<sup>37</sup>.

Os fundamentos constitucionais das agências reguladoras foram introduzidos por emendas constitucionais, como é o caso da Emenda nº 8, de 15 de agosto de 1995, que deu nova redação a alguns incisos do artigo 21 da CF/1988, o qual diz ser competência da União, dentre outras, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais para exploração dos serviços de telecomunicações, dos serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens, sendo proibida a utilização de medida provisória para editar tal regulamentação<sup>38</sup>. E, a Emenda Constitucional nº 9, de 09 de novembro de 1995, que incluiu no parágrafo segundo do artigo 177 da CF/1988, tratando sobre o monopólio da União sobre as jazidas de petróleo, gás natural, entre outras, incluiu as diretrizes para criação de uma lei que dispusesse sobre a estrutura e atribuições do órgão regulador, sendo vedada também a utilização de medida provisória para regulamentar tal matéria<sup>39</sup>. Tais emendas autorizam a criação de órgãos reguladores, por meio de lei, com a finalidade de regular e fiscalizar as atividades exploradas sob a competência da União, descritas no artigo 21, da Carta Magna, e seus incisos, inclusive a alínea c, do inciso XII desse mesmo artigo.

Os objetivos gerais e específicos das agências estão contidos na sua lei de criação, e, segundo Elisson Costa analisando a lei encontram-se como objetivos gerais a regulamentação, controle e fiscalização de serviços públicos, atividades e bens transferidos ao setor privado. E suas principais características são independência financeira, autonomia administrativa e de gestão, personalidade jurídica própria, um o sistema de diretorias colegiadas para garantir maior objetividade e elevado nível técnico das decisões, mandato fixo dos seus dirigentes e poder normativo no que tange a regulamentação das matérias de sua competência<sup>40</sup>.

E dentre as funções da agência reguladora especial no que tange aos seus atos administrativos, deverão atender aos seguintes aspectos: a) manter a continuidade na prestação de um serviço público de âmbito nacional; b) zelar pelo interesse dos usuários; c) cumprir a legislação pertinente ao sistema por ela regulado, considerados, em especial, o

---

<sup>37</sup> MEIRELES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 23. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1979. p. 317-318.

<sup>38</sup> BRASIL. **Emenda constitucional nº 8, de 15 de agosto de 1995**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/Emendas/Emc/emc08.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc08.htm)>. Acesso em: 24 mar. 2015.

<sup>39</sup> BRASIL. **Emenda constitucional nº 9, de 9 de novembro de 1995**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/Emendas/Emc/emc09.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc09.htm)>. Acesso em 24 mar. 2015.

<sup>40</sup> COSTA, Elisson Pereira da. **Direito administrativo II** : organização da administração, responsabilidade civil do Estado, agentes públicos e controle da administração. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 30.

Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei das Concessões, a Lei Geral das Agencias Reguladoras e a Lei de Criação da ANAC<sup>41</sup>.

A regulamentação do setor da aviação civil que compete à ANAC está dentro das suas atribuições, não se trata de transferência do poder de legislar e sim de produção de normas e regulamentos técnicos. A lei também conferiu à agência reguladora o poder para outorgar concessões de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e fiscalizar essas concessões; representar o Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países (bilateral) ou organizações internacionais de aviação civil (Convenção); aprovar os planos diretores dos aeroportos; compor, administrativamente, conflitos de interesse entre prestadores de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (arbitragem administrativa); estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária; contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária; regular as atividades de administração e exploração de aeródromos, inclusive as exercidas pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero)<sup>42</sup>.

Como dito acima, o poder normativo da agência reguladora foi atribuído por lei e tem como fonte primária desse poder o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei das Concessões, a Lei Geral das Agencias Reguladoras e a Lei de Criação da ANAC, executado no exercício da sua função, em especial no que tange ao zelo pelo interesse dos usuários, proteção e regulamentação, cumprindo uma de suas atribuições, a de normatização, com produção de normas gerais e abstratas referentes ao desenvolvimento das atividades objeto de regulação que são desempenhadas por particulares.

A criação dessas normas é feita pela diretoria colegiada das agências reguladoras cuja nomeação é de competência do Chefe do Poder Executivo. A competência normativa atribuída às agências reguladoras vem gerando debates na doutrina, vale lembrar que no que diz respeito ao poder normativo das agencias, dever-se-á limitar-se a construção de regras de caráter técnico e econômico, vinculados diretamente ao seu campo de atuação, como diz Spitscovsky, o poder normativo das agencias deverá ser fiel e limitado pela lei, apenas para cumprir e facilitar sua efetivação. A invasão de matérias reservadas à lei seria uma invasão ou uma violação do princípio da legalidade<sup>43</sup> em sua obra, o poder normativo das agencias

---

<sup>41</sup> ANAC. **Competências e atribuições da ANAC**. Out. 2012. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/anac/atribuicoesAnac.asp>>. Acesso em: 24 mar. 2015.

<sup>42</sup> *Ibidem*.

<sup>43</sup> SPITZCOVSKY, Celso. **Direito administrativo**. São Paulo: Damásio de Jesus, 2005. p. 103.

deverá ser fiel e limitado pela lei, apenas para cumprir e facilitar sua efetivação. A invasão de matérias reservadas à lei seria uma invasão ou uma violação do princípio da legalidade.

Apesar de toda essa discussão a respeito do seu poder normativo, as agências são indiscutivelmente uma fonte necessária de regulação e essencial nos dias atuais. Adentrando nas regulações da ANAC a respeito do tema do presente trabalho nos deparamos com a Resolução nº 138, de 9 de março de 2010, que dispõe sobre as condições gerais de transporte no que diz respeito à comercialização das passagens e às características do bilhete que é a formalização do contrato entre o viajante e a companhia aérea comercial<sup>44</sup>.

No Parágrafo único do seu artigo 6º, a Resolução nº 138 da ANAC delimita seu campo de atuação ao dizer que “o processo de comercialização inicia-se quando o adquirente do bilhete de passagem informa o itinerário e as datas desejadas ao transportador ou seus prepostos e encerra-se com o pagamento pelo serviço de transporte aéreo”<sup>45</sup>, essa resolução nos traz uma parte importante delimitando a abrangência contratual temporal, o que será tratado nos capítulos vindouros. Lembrando ainda que a ANAC, como agente técnico normatizador do setor de aviação, incumbem ainda a função de homologação, certificação, licenciamento, registro e fiscalização.

Como fiscalizadora, a ANAC tem a autonomia de extinguir a concessão do serviço de transporte aéreo de uma empresa se observada uma irregularidade grave, a exemplo tem-se uma ação civil pública movida pelo MPF/AM, com base no artigo 299 da Lei nº 7.565 - CBAr onde se solicitou a extinção da Rico Linhas Aéreas por fundados motivos, uma vez que a legislação brasileira define que é dever da agência reguladora, no exercício de sua competência, fiscalizar de forma permanente os serviços prestados pela concessionária e, quando for o caso, extinguir a concessão, conforme previsto nas Leis nº 11.182/2005, art. 11, inciso III e nº 8.987/95<sup>46</sup>.

---

<sup>44</sup>JUSBRASIL. **MPF/AM**: Anac cassa concessão para transporte aéreo da empresa Rico Linhas Aéreas. 2012. Disponível em: <<http://pr-am.jusbrasil.com.br/noticias/2731368/mpf-am-anac-cassa-concessao-para-transporte-aereo-da-empresa-rico-linhas-aereas>>. Acesso em: 09 maio 2013.

<sup>45</sup>ANAC. **Resolução nº 138, de 9 de março de 2010**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/2010/RA2010-0138.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2015.

<sup>46</sup>JUSBRASIL. *op. cit.*

## CAPÍTULO 2 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO COMERCIAL REGULAR DE PASSAGEIROS NO BRASIL EM RELAÇÃO AO EXTRAVIO E PERDA DE BAGAGEM

### 2.1 Convenção de Varsóvia

A Convenção realizada em Varsóvia, capital da Polônia, no dia 12 de outubro de 1929, tinha como objetivo a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, até então não havia sido feita a unificação das regras convencionadas, se tornando um marco na regulação do setor que ficou conhecida como a Convenção de Varsóvia. Mas como disse o defensor público, Carlos Eduardo Rios do Amaral, não é tarefa fácil a interpretação da mesma por ter sido alterada algumas vezes por protocolos posteriores como o de Haia em 1955, com a reserva constante do Artigo XXI, Parágrafo 1º alínea “a”, e o de Montreal assinado em 1975,<sup>47</sup> o protocolo adicional de número 4 assinado em Montreal foi promulgado em 1998, pelo Decreto nº 2.861.

Originalmente, a Convenção de Varsóvia, foi promulgada no Brasil pelo Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931, introduzindo-a em nosso ordenamento, e posteriormente recepcionado pela CF/88 com força hierárquica infraconstitucional, determinada pela própria constituição por exclusão, no artigo 5º, parágrafo 3º que cita apenas os tratados e convenções que versarem sobre direitos humanos seriam equivalentes as emendas constitucionais desde que obtivesse votação especial de 3/5 em cada casa em 2 turnos. E por inclusão expressa no artigo 102, inciso III, alínea b, que admite ser julgada pelo STF mediante recurso extraordinário a inconstitucionalidade de tratado ou lei federal, equiparando os dois nesse dispositivo, bem como no artigo 105, inciso III, cabe ao STJ julgar por recurso especial decisões ou acórdãos que negar vigência ou contrariar tratado ou Lei Federal<sup>48</sup>, corroborando com a afirmativa, Sergio Cavalieri Filho, ao afirmar que a constituição de 1988 inseriu os tratados no mesmo patamar que a lei ordinária<sup>49</sup>.

Como dito acima, a Convenção de Varsóvia teve a intenção de unificar as regras relativas ao transporte aéreo internacional, e logo no seu artigo primeiro definiu que transporte internacional é todo aquele onde o ponto de partida e o ponto de destino estejam

---

<sup>47</sup> AMARAL, Carlos Eduardo Rios do. **Convenção de Varsóvia, 1929**. Jusbrasil, 2010. p. 1. Disponível em: <<http://espaco-vital.jusbrasil.com.br/noticias/2020354/convencao-de-varsovia-1929>>. Acesso em: 20 maio 2015.

<sup>48</sup> BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em: 02 mar. 2015.

<sup>49</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11. ed. rev. e amp. São Paulo: Atlas, 2014. p. 380.

situados no território de dois países soberanos, vinculados por tratados ou acordos, mesmo que haja ou não interrupção de transporte ou conexão no trajeto. Partindo dessa premissa, a Convenção tratou sobre a responsabilidade civil pelos danos causados aos passageiros, aeronaves, bagagem, carga e superfícies nos transportes aéreos internacionais.

Em relação à bagagem despachada, já discutida anteriormente nesse trabalho, sua natureza jurídica é de contrato acessório, acompanhando o contrato principal do transporte da pessoa/passageiro. E para isso faz-se necessário que ao despachar a companhia aérea forneça a nota de bagagem, ou etiqueta de bagagem, e nela deve constar alguns itens essenciais como o número do bilhete, nome do passageiro, os locais de partida e chegada, o peso, entre outras informações. Sem a etiqueta de bagagem, cuja emissão é responsabilidade da empresa aérea, a companhia aérea está sujeita ao risco integral, e não poderá utilizar-se das disposições da Convenção, que limitam ou até mesmo excluem a responsabilidade. Responsabilidade essa disciplinada pelo artigo 18 da Convenção de Varsóvia, respondendo o transportador pelo dano por destruição, perda, atraso ou avaria na bagagem despachada, desde que o fato que causou o dano tenha ocorrido durante o transporte aéreo.

As excludentes estão disciplinadas no artigo 20 da Convenção, ou seja, o transportador não seria responsável se provasse que tomou todas as medidas necessárias para a não produção do dano ou se não fosse possível evitá-lo. Outra excludente seria a culpa de terceiros, no caso, do piloto ou condutor. No artigo seguinte a Convenção trata da culpa exclusiva da vítima e da culpa concorrente, utilizando subsidiariamente da lei local/nacional para atenuar ou excluir a responsabilidade do transportador. Tratamento diverso também foi dado ao quantum indenizatório, de acordo com o artigo 22 da Convenção, era limitado à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilo, alterado pelo protocolo número 4 de Montreal/1975 para à quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, aproximadamente U\$ 22,00 (vinte e dois dólares por quilo de bagagem despachada)<sup>50</sup>, salvo se o passageiro escolhesse efetuar uma declaração especial mediante pagamento de uma taxa suplementar onde o transportador passaria a restituir até a importância declarada, se o dano ocorresse.

Para efeitos da Convenção, a responsabilidade de guarda do transportador aéreo sobre a bagagem despachada é o período durante o qual o passageiro deixa a bagagem, seja no aeroporto ou em conexões, seja a bordo da aeronave ou em qualquer outro lugar equiparado ao

---

<sup>50</sup> ACACIA, Lilian de Paula Soares. Extravio de bagagem no transporte aéreo: CDC ou Convenção de Varsóvia?. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 19, n. 3986, 31 maio 2014. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/29039>>. Acesso em: 06 maio 2015.

aeroporto no caso de pouso de emergência. A devolução da bagagem em bom estado é presumida caso o destinatário haja recebido sem protesto, salvo prova em contrário, e os prazos para os protestos são de até 3 dias para avarias e 14 dias para atraso na entrega da bagagem<sup>51</sup>.

O último protocolo que alterou a Convenção de Varsóvia foi em Montreal/1975, modificando o texto do artigo 25, item 3, sobre os limites indenizatórios previstos no artigo 22, determinando que estes serão excluídos se for provado que o dano resultou de ação ou omissão por parte do transportador ou de seus prepostos, desde que cometida com dolo no exercício de suas funções. Diante do exposto, observa-se que a Responsabilidade na Convenção de Varsóvia era subjetiva, como ensinado por Sergio Cavaliere filho, a culpa era presumida e o ônus da prova pertencia à vítima<sup>52</sup>.

## 2.2 Código Brasileiro de Aeronáutica

Seguindo a simetria das convenções internacionais, principalmente as disciplinadas na Convenção de Varsóvia (alterada pelos protocolos de Haia/55 e de Montreal/75) no que tange à responsabilidade civil, o primeiro Código Brasileiro do Ar, instituído pelo Decreto-lei nº 483, de 8 de junho de 1938, determinou no seu artigo 9º que:

São de ordem pública internacional as normas que vedam, no contrato de transporte aéreo, cláusulas que exonerem de responsabilidade o transportador, estabeleçam para a mesma limite inferior ao fixado neste Código, ou prescrevam o desaforamento do lugar de destino para as respectivas ações judiciais<sup>53</sup>.

O primeiro CBAr tratou da bagagem despachada, e da necessidade da nota ou etiqueta de bagagem contendo todos os detalhes para uma possível restituição, limitada por lei, como consta artigo 73, simetricamente com a Convenção de Varsóvia, o parágrafo único desse artigo exclui os limites se o transportador não fornecer a etiqueta de bagagem com os itens essenciais ao transporte<sup>54</sup>.

As instruções específicas sobre responsabilidade civil no primeiro Código Brasileiro do Ar estão no capítulo V a partir do artigo 83 até 108, contendo três seções, a primeira trata sobre a Responsabilidade Contratual, a segunda sobre a Responsabilidade para com terceiros e a terceira sobre garantias de responsabilidade. Ao contrário das primeiras legislações que

<sup>51</sup> BRASIL. **Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931**. <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/D20704.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm)>. Acesso em: 20 maio 2015.

<sup>52</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11. ed. rev. e amp. São Paulo: Atlas, 2014. p. 379.

<sup>53</sup> BRASIL. **Decreto-lei nº 483, de 8 de junho de 1938**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/De10483.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De10483.htm)>. Acesso em: 14 maio 2015.

<sup>54</sup> *Ibidem*.

mal tratava sobre o tema, no recém-lançado Código existe mais de 30 citações a respeito da responsabilidade do transportador aéreo por danos causados nas mais diversas aéreas, suas excludentes e elementos limitadores, uma evolução no que tange a legislação nacional sobre o tema, demonstrando a importância das convenções internacionais na defesa dos direitos violados. Sobre bagagem despachada tem-se que o transportador deverá responder pelos danos por ele causados, seja de avaria, destruição ou perda da bagagem que estava sob a guarda do transportador.

De forma simétrica ao disciplinado na Convenção de Varsóvia, e o período que compõe essa tutela está no artigo 85 desde o aeroporto, até a aeronave e se for preciso pousar em outra localidade, será responsabilidade do transportador enquanto essa não seja devolvida ao cliente. O artigo 86 trata da limitação da abrangência, exceto se para finalizar a execução do transporte haja necessidade de se transportar terrestre até o destino final, nesse caso será equiparado ao transporte aéreo em si para fins da reparação do dano.

Alguns casos de excludente da responsabilidade também foram disciplinados no primeiro Código Brasileiro do Ar, a partir do artigo 88, a exoneração da responsabilidade estava em provar que foram tomadas as medidas “de maneira satisfatória”, um tanto quanto questionável por ser demasiadamente subjetiva; para a maioria uma prevenção de maneira satisfatória seria aquela que não produzisse o dano. Se o dano foi produzido as providências não foram satisfatórias, por outro lado quando se torna “impossível de se prevenir o dano” adentra-se na esfera do caso fortuito e da força maior tão conhecidos hoje, onde a imprevisibilidade e inevitabilidade são pressupostos.

Seguindo ainda as Convenções Internacionais, em especial a unificada de Varsóvia, o primeiro CBAr trouxe nos artigos 91 e seguintes limites pecuniários da responsabilidade do transportador, acrescentando indenização quanto a bagagem de mão, ou seja, os pequenos objetos que o passageiro leva consigo durante o transporte. Na bagagem despachada o limite era de Cr\$ 2.000,00 (dois mil cruzeiros) por quilograma, e na bagagem de mão o limite não excederia de Cr\$ 40.000,00 (quarenta mil cruzeiros) por passageiro, sendo nulas as cláusulas contratuais tendentes a exonerar a responsabilidade do transportador ou estabelecer limites inferiores ao fixado pelo Código, todavia se o dano for causado por dolo do transportado ou de seus prepostos os limites restariam excluídos, passando a ser uma responsabilidade não limitada por este Código<sup>55</sup>.

---

<sup>55</sup> BRASIL. **Decreto-lei nº 483, de 8 de junho de 1938**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/De10483.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De10483.htm)>. Acesso em: 14 maio 2015.

Dos prazos, o Código estabelecia de forma idêntica às convenções, em caso de avaria a reclamação deveria ser feita em até 3 dias do recebimento da bagagem, e no caso de atraso na entrega o prazo seria de 15 dias a contar da data em que a bagagem foi colocada à disposição do passageiro, apenas 1 dia a mais que na Convenção de Varsóvia.

O Código tratou também da responsabilidade solidária, na época eram pessoas jurídicas (ou físicas) diferentes que prestavam o serviço de expedição e entrega no destino, e o transporte poderia ser feito por prestadores de serviço diversos, o Código trata da solidariedade entre os transportadores, ou seja, o expedidor e o destinatário poderia acionar solidariamente o transportador que fez a avaria ou ocasionou o atraso para responder junto com ele.

O Decreto-lei nº 483, vigorou até a instituição do novo Código Brasileiro do Ar, em 1966, através do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro, o qual revogou expressamente em seu artigo 166 o Decreto-lei anterior (nº 483/38). O Código foi alterado no ano seguinte pelo Decreto Lei nº 234, de 28 de Fevereiro de 1967. No novo Código encontrava-se um capítulo dedicado à Responsabilidade Civil. E sobre a responsabilidade civil por dano à bagagem despachada, destacam-se os artigos 98 e 99, que repete a responsabilidade do transportador sobre a bagagem despachada e o período que compreende essa guarda. Ambos já tratados anteriormente por serem semelhantes ao Código anterior, reescrito com mais clareza a respeito da abrangência da guarda do transportador. No novo Código a responsabilidade continuou limitada pelo artigo 101 ao dano sofrido/causado, assim como na Convenção de Varsóvia e no Código anterior.

E, finalmente, em 1986, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro, instituiu o Código Brasileiro de Aeronáutica, revogando expressamente em seu artigo 324 o Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, alterando substancialmente a atividade no Brasil. No seu capítulo V o CBAer trata do transporte aéreo regular, logo na primeira seção define o que vem a ser o transporte aéreo público internacional (artigo 203), e no parágrafo único desse mesmo artigo, o Código determina a fonte do direito ao qual se submeterá primariamente o transporte aéreo internacional: “a exploração desses serviços sujeitar-se-á: a) às disposições dos tratados ou acordos bilaterais vigentes com os respectivos Estados e o Brasil; b) na falta desses, ao disposto neste Código”<sup>56</sup>. Devidamente autorizada a operar voos de/para o Brasil, ela se sujeitará aos tratados, convenções ou acordos bilaterais dos quais o Brasil é signatário e que haja sido ratificado pelo Congresso Nacional, subsidiariamente pelo disposto nesse Código.

---

<sup>56</sup> BRASIL. **Lei nº 7.565, 19 de dezembro de 1986**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17565.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm)>. Acesso em: 21 fev. 2015.

Sobre o transporte aéreo regular doméstico ou nacional, ele é definido nos artigos 215 e 216 do mesmo capítulo V, *in verbis*:

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.

Art. 216. Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras<sup>57</sup>.

A fonte primária além da Constituição Federal para as questões envolvendo o transporte aéreo regular de passageiros no âmbito doméstico ou nacional é o CBAer/1986, lei especial que trata sobre o transporte aéreo e tudo o que está envolvido no tema como aeronaves e aeródromos. Visto isso, o CBAer passa a discorrer no Título VII, capítulo I, o contrato de transporte aéreo, no qual o transportador se obriga a transportar o passageiro, sua bagagem, entre outros itens permitidos por lei, de um ponto a outro por meio aéreo mediante pagamento. E no artigo 234, o Código trata especificamente do transporte da bagagem, um contrato acessório que acompanha o principal, sem o passageiro a bagagem não seria bagagem e sim carga aérea com legislação específica.

Finalmente, o Título VIII do presente Código, trata a responsabilidade civil do transportador aéreo quanto aos danos causados aos passageiros e suas bagagens. No artigo 260, o Código regula de maneira expressa que a responsabilidade pelo dano, seja avaria, destruição ou perda da bagagem despachada ou não, pelo mesmo limite de valor que corresponde a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro<sup>58</sup>.

### 2.3 Constituição Federal de 1988

Pode-se dizer que a primeira constituição que tratou do tema, Responsabilidade Civil, foi a de 1946, em seu artigo 194, tratava sobre a responsabilidade civil do estado. Apenas na Constituição Federal de 1988, ganhou mais força e espaço. A CF/88 é uma redemocratização do sistema jurídico no Brasil, agregando concepções do coletivo, da solidariedade social, colocando o ser humano no centro de suas atenções, dentre os princípios norteadores estão a dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho e da livre

<sup>57</sup> BRASIL. **Lei nº 7.565, 19 de dezembro de 1986**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7565.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm)>. Acesso em: 21 fev. 2015.

<sup>58</sup> *Ibidem*.

iniciativa, e como objetivo a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, garantindo o desenvolvimento nacional. A partir de então tudo o que se segue passa pelo crivo do respeito à dignidade da pessoa humana e do interesse social<sup>59</sup>.

Com base nessas premissas analisa-se o que a carta magna determinou sobre o instituto da responsabilidade civil, passando de uma realidade eminentemente subjetiva para a objetividade na responsabilidade civil, no artigo 37, Parágrafo 6º da Constituição Federal de 1988, faz uma importante determinação acerca da Responsabilidade Civil atribuindo as pessoas jurídicas de direito público, bem como as de direito privado que são prestadoras de serviços públicos, a responsabilidade de responder objetivamente pelos danos que seus agentes no desempenho de suas funções causarem a terceiros, e apenas no caso de dolo ou culpa poderão se utilizar do direito de regresso contra o verdadeiro responsável. Essa afirmação refletiu em diversas áreas, dentre elas as empresas de transporte aéreo por serem pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público.

Vale lembrar que o artigo 178, *caput*, da Constituição Federal de 1988, tratando sobre a regulamentação dos transportes aéreos, entre outros, traz *in verbis*: “a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade”<sup>60</sup>.

Há uma demonização sobre a utilização das convenções internacionais principalmente no âmbito da responsabilização civil no transporte aéreo, todavia a própria constituição indica a observância desses preceitos para regulamentação do setor.

Voltando um pouco ao artigo 5º, a Constituição trata pelo menos em dois momentos sobre os danos materiais e morais, assegurando o direito de resposta proporcional ao agravo ou o direito a indenização decorrente de uma violação.

O dano moral é uma inovação no texto constitucional, antes tratado apenas nas normas infraconstitucionais de forma tímida, e como ensinado pelo Des. Sergio Cavalieri Filho, para identificar a ocorrência do dano moral é preciso verificar a ocorrência de uma agressão à dignidade da pessoa humana, um dos fundamentos da constituição, tendo em vista que a dignidade é um conjunto de bens inerentes à pessoa, como a intimidade, a honra, a

---

<sup>59</sup> SILVA, Roberto de Abreu e. Responsabilidade civil constitucional. **Revista da Emerj**. Rio de Janeiro, v. 4, n. 16, 2001. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\\_online/edicoes/revista16/revista16\\_60.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista16/revista16_60.pdf)>. Acesso em: 20 maio 2015.

<sup>60</sup> BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em: 02 mar. 2015.

imagem, ampliando a importância do que ele chama de Responsabilidade Civil Constitucional<sup>61</sup>.

A CF/1988 foi também bastante inovadora, quando inseriu a obrigatoriedade de criação de um Código de Defesa do Consumidor, e com ele a cobertura sobre possíveis danos que os consumidores viessem a sofrer em função dos defeitos de produtos ou serviços, uma atenção especial ao consumidor e uma proteção extra através de uma lei que concatenou e estabeleceu uma política unificada às relações de consumo.

## 2.4 Código de Defesa do Consumidor

A lei que dispõe sobre a proteção e defesa do consumidor é a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, conhecida como Código de Defesa do Consumidor (CDC), ela inaugurou uma nova era nas relações de consumo, trouxe avanços significativos na proteção do consumidor que refletiu no aperfeiçoamento das relações bem como dos produtos e serviços prestados à sociedade como um todo. Como disse Claudia Marques e Bruno Miragem, “de uma visão liberal e individualista do Direito Civil, passamos a uma visão social, que valoriza a função do direito como ativo garante do equilíbrio [...]”<sup>62</sup>.

O CDC nasceu em obediência ao artigo 48 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias: “o Congresso Nacional, dentro de cento e vinte dias da promulgação da Constituição, elaborará Código de Defesa do Consumidor”<sup>63</sup>. No seu artigo primeiro estabelece sua abrangência por ser de interesse social e de ordem pública com base nos artigos 5º, inciso XXXII e artigo 170, inciso V da Constituição Federal, em outras palavras, uma lei dita principiológica por grande parte da doutrina e jurisprudência<sup>64</sup>.

O seu comando de criação figura no texto constitucional de 1988, em seu artigo 5º, XXXII, diz: “o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”<sup>65</sup> protegendo um bem maior que é a dignidade da pessoa humana na sua fragilidade e vulnerabilidade diante de uma relação de consumo. Por esses motivos o CDC é considerado por grande parte da

<sup>61</sup>CAVALIERI FILHO, Sergio. Responsabilidade Civil Constitucional. **Revista da EMERJ**, v.4, n.16, 2001. p. 66. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\\_online/edicoes/revista16/revista16\\_60.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista16/revista16_60.pdf)>. Acesso em 21 mar. 2015.

<sup>62</sup>MARQUES, Claudia Lima; MIRAGEM, Bruno. **Doutrinas essenciais: direito do consumidor**. São Paulo: Revista dos Tribunais. 2011. v. 4. p. 79.

<sup>63</sup>BRASIL. **Ato das Disposições Constitucionais Transitórias**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm#adct](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm#adct)>. Acesso em: 11 maio 2015.

<sup>64</sup>NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 7. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 118.

<sup>65</sup>BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao/compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao/compilado.htm)>. Acesso em: 02 mar. 2015.

doutrina uma norma especial supralegal, ou seja, havendo o conflito de normas ele estará acima da lei especial. Questão que será levantada oportunamente na análise dos conflitos aparentes de norma.

O próprio Código define quem deve ser considerado consumidor e fornecedor, e o que seria essa relação de consumo e a vulnerabilidade do consumidor, no artigo segundo diz que o “Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”<sup>66</sup>.

A pessoa física como destinatário final de um produto ou serviço, seja o comprador ou aquele que apenas a utiliza sem ter gasto nada com o produto ou serviço, ambos são indubitavelmente consumidores, destinatários finais de um produto ou serviço, dentro da relação jurídica de consumo são acolhidos por este Código dada a sua vulnerabilidade ante ao fornecedor, a vulnerabilidade é definida de forma objetiva com base nas suas características: a vulnerabilidade técnica, jurídica, fática e informacional. No caso da pessoa jurídica, não existe unanimidade em considerá-la como parte vulnerável na relação jurídica de consumo, mesmo sendo esta a destinatária final na relação. Existem duas correntes, a majoritária é a que está sendo aplicada na maioria dos tribunais, para a pessoa jurídica ser considerada consumidora para fins de estabelecer a relação jurídica de consumo e, portanto, vulnerável, ela precisa provar essa vulnerabilidade através de suas características citadas acima, provado isto, ela passa a figurar como consumidor e gozar da proteção do CDC.

No caso de extravio, avaria ou perda de bagagem, o CDC trata sobre vício do produto ou serviço prestado nos artigos 18 sobre produto e 20 sobre serviço. E instituiu de forma ampliada a solidariedade, respondendo todos que participaram da cadeia de consumo, como a companhia aérea, a empresa terceira que manipula as malas no embarque e desembarque, entre outras. Os prazos estabelecidos em lei de decadência e prescrição do vício de serviço durável é de 90 dias contados a partir do término da execução do serviço.

## **2.5 Código Civil de 2002**

No Código Civil de 2002 a responsabilidade civil é tratada no Livro I, Título IX, da responsabilidade civil, com dois capítulos que vão do artigo 927 a 954 do diploma legal. O texto trata inicialmente das relações equitativas onde a regra é a responsabilidade civil subjetiva, baseada na ilegalidade da conduta humana e a vítima precisa provar que houve

---

<sup>66</sup> BRASIL. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm)>. Acesso em: 15 maio 2015.

culpa ou dolo do autor do fato danoso além do nexo de causalidade. Quem explica o que vem a ser ilegalidade são os artigos 186 e o subsequente, 187, desse mesmo Código, diz que a pessoa que praticar voluntariamente, dolosamente, uma ação ou omissão, ou ainda culposamente pela negligência ou imprudência, violando o direito causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito, como diz Rui Stoco, “o ato ilícito é aquele praticado com infração de um dever legal ou contratual. Violar Direito é cometer ato ilícito. A ilicitude está na só transgressão da norma”<sup>67</sup>.

O artigo 187 inclui algo que já vinha sendo considerado pela doutrina e jurisprudência a possibilidade de outro tipo de Responsabilidade uma equiparação do abuso de poder ao ato ilícito, a pessoa que sendo titular de um direito se excede de forma manifesta os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes na hora de exercê-lo. Nessas condições, o causador do dano também fica obrigado a repará-lo de acordo com o Código Civil de 2002.

O Parágrafo único do artigo 927 indica a existência da responsabilização civil objetiva, de acordo com o Código Civil de 2002, para ser imputada a responsabilidade objetiva, além do ato danoso, deve haver uma previsão expressamente em lei ou quando a natureza da atividade desenvolvida pelo autor do dano implicar em risco para outrem em virtude da sua natureza. Inaugurando a Teoria do Risco da atividade desenvolvida. Sobre esse tema, o Código de Defesa do Consumidor trata com riqueza de detalhes as hipóteses de aplicação da responsabilidade civil objetiva, e será tratado a seguir.

Tratando sobre transportes, o Código Civil de 2002 abriu um capítulo dedicado ao tema dentro do qual estão os artigos 730 ao 742, disciplinando sobre solidariedade entre os transportadores dentro de um mesmo percurso, a inclusão da responsabilidade ao transporte efetuado de forma gratuita, a nulidade de cláusula tendente a excluir a responsabilidade do transportador no corpo do contrato e a retirada da excludente da culpa de terceiro diante da responsabilidade de ressarcir o dano ao prejudicado, cabendo ação regressiva contra o terceiro. E, por fim, o artigo 732, *verbis*: “aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais”<sup>68</sup>, seguindo o disciplinado pela Constituição Federal o CC/2002 contempla os preceitos das legislações especiais e tratados no que ele não colida.

---

<sup>67</sup> STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais. 2004. p. 123.

<sup>68</sup> BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm)>. Acesso em: 16 maio 2015.

## 2.6 Convenção de Montreal

A mais recente Convenção que trata sobre a aviação e a responsabilidade civil do transportador aéreo internacional é a de Montreal, assinada em 1999, e introduzida no ordenamento apenas em 2006 através do Decreto nº 5.910, de 27 de setembro, reconhecendo a relevância das Convenções anteriores, em especial a de Convenção de Varsóvia, Haia (1955) e Montreal (1975) e observando a necessidade de atualização e unificação das normas, entre elas as de responsabilidade, foi promovida pela Organização Internacional de Aviação Civil (OACI) a segunda mais importante Convenção da História da Aviação Civil Internacional, a qual se sobrepôs as anteriores expressamente no seu artigo 55<sup>69</sup>.

Nos primeiros artigos dessa Convenção encontram-se a descrição da área de abrangência da norma, já se observa a inclusão de duas importantes modificações que agora se consolidam no direito internacional, a aplicação dos termos deste protocolo de igual forma ao transporte efetuado de forma gratuita a bordo de aeronaves por transportadores aéreos. Ou seja, não só o contrato oneroso, bilateral, agora também o realizado de forma gratuita está submetido aos direitos e garantias da Convenção. E, a inclusão da solidariedade no transporte efetuado por vários transportadores sucessivamente, considerados para todos os efeitos uma única operação e um só transporte, mesmo se os contratos tenham sido celebrados de forma separada, com cada um dos transportadores, mais importante ainda, não perderá a natureza internacional pelo fato de que um deles ou vários forem executados integralmente no território do mesmo país.

De acordo com a Convenção de Montreal de 1999, em seu artigo 17, o transportador é responsável pela bagagem do passageiro, vale salientar que nos termos desta Convenção a definição de bagagem abrange tanto a que foi registrada, e como responsável o transportador responde pelos danos causados à bagagem, por avarias, destruição, perda/extravio ou atraso na devolução, quando ocorridos a bordo da aeronave ou enquanto a bagagem estiver sob a guarda do transportador. A restituição pelos danos causados continua limitada pela norma, nos casos de extravio, por exemplo, limitou-se o quantum indenizatório a 1.000 direitos especiais de saque (DES) por passageiro, exceto se houve declaração especial e pagamento suplementar, no momento da contratação do transporte, a conversão dessa unidade especial de saque está prevista também no corpo da norma em seu artigo 23, foi instituído pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) e aos países que forem membros poderão calcular com base

---

<sup>69</sup> BRASIL. Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm)>. Acesso em: 21 maio 2015.

nos parâmetros do FMI. A novidade aqui está na permissão de estipulação de limites mais elevados em contrato bilateral, bem como a permissão de revisão periódica dos valores estipulados pela presente Convenção, além da possibilidade de declaração de bagagem especial<sup>70</sup>.

As excludentes são tratadas no artigo 20 da Convenção, provando o transportador que a pessoa que pede indenização causou o dano “ou contribuiu para ele por negligência, erro ou omissão, ficará isento, total ou parcialmente, de sua responsabilidade com respeito ao reclamante”<sup>71</sup>.

A Convenção de Montreal trata ainda de prazo processual que extingue o direito de ação, no caso de 2 anos. Não sendo iniciado nesse prazo, o direito se extingue, ainda de acordo com o artigo 35, a forma de contar o prazo época feito pela lei de cada país.

Nos comentários de José da Silva Pacheco, tratando sobre a disciplina processual na Convenção de Montreal, explicou o artigo 33, que trouxe as opções de propositura da ação de responsabilidade civil podendo ser realizada tanto no domicílio do transportador, quanto na sede da empresa transportadora, ou ainda onde possuir estabelecimento no qual foi contratado o transporte, e para dar real oportunidade de acesso à justiça, a propositura poderá ser no lugar do destino do transporte e/ou no “do Estado-parte, onde tenha o passageiro residência principal e permanente por ocasião do acidente e desde que o transportador nele opere”<sup>72</sup>.

Nas decisões judiciais, tanto nos Tribunais Regionais quanto no Superior Tribunal de Justiça, há conflitos entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica no âmbito do transporte nacional e a Convenção de Varsóvia e de Montreal no transporte internacional. A relevância da discussão gira em torno dos inúmeros recursos que até hoje geram tal controvérsia por falta de definição na utilização ao não da matéria no caso concreto.

---

<sup>70</sup> PACHECO. José da Silva. Da nova convenção sobre o transporte aéreo internacional de 28 de maio de 1999. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e espacial**. n. 96, dez. 2014. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1692.htm>>. Acesso em 21 maio 2015.

<sup>71</sup> BRASIL. **Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm)>. Acesso em: 21 maio 2015.

<sup>72</sup> PACHECO. José da Silva. *op. cit.*

## CAPÍTULO 3 CONFLITO APARENTE DE NORMAS

### 3.1 Análise Conceitual

Para tratar sobre esse tema necessita-se inicialmente retomar o que já foi dito, verificar a discussão doutrinária e posicionar algumas normas no ordenamento jurídico brasileiro. A primeira delas, essencial para esse estudo, é o Código de Defesa do Consumidor, uma lei que estabelece em seu primeiro artigo sua força e abrangência por ser de ordem pública e interesse social geral na proteção do direito do consumidor de forma geral, sobre ela disse Rizzato Nunes:

A Lei n. 8.078 é norma de ordem pública e de interesse social, geral e principiológica, o que significa dizer que é prevalente sobre todas as demais normas especiais anteriores que com ela colidirem. As normas gerais principiológicas, pelos motivos que apresentamos no início deste trabalho ao demonstrar o valor superior dos princípios, têm prevalência sobre as normas gerais e especiais anteriores<sup>73</sup>.

Ainda na sua obra, Rizzato Nunes, fornece dois motivos principais para a prevalência do CDC em relação às demais normas infraconstitucionais. Em primeiro lugar, a superioridade dos princípios Constitucionais, por ser uma lei que protege entre outras coisas a dignidade da pessoa humana. E o segundo está baseado na instrução contida na Lei de Introdução ao Código Civil que dispõe que a lei posterior revoga a anterior expressamente ou quando com ela incompatível. Ainda sobre o Código de Defesa do Consumidor e o conflito com outras normas, Sergio Cavalieri Filho, comenta:

É impertinente a regra *lex posterior generalis non derogat priori speciali*, porque, tratando-se de relações de consumo, o Código do Consumidor é a lei própria, específica e exclusiva; a lei que estabeleceu a *Política Nacional de Relações de Consumo*, consolidando em um só diploma legal todos os princípios pertinentes à matéria, em razão de competência que lhe foi atribuída pela própria Constituição Federal. E, na matéria de sua competência específica, nenhuma outra lei pode a ele (Código) se sobrepor ou substituir. Pode apenas coexistir naquilo que com ele não for incompatível<sup>74</sup>.

Para Sergio Cavalieri Filho, a regra de lei posterior geral não se sobrepõe a lei anterior especial não se aplicaria ao CDC, pois no seu entendimento tal regra também não é absoluta<sup>75</sup>. Apesar de ser uma lei que unificou uma matéria específica, ela é geral, sua criação

<sup>73</sup> NUNES, Luiz Antonio Rizzato. **Curso de direito do consumidor**. 7. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 118.

<sup>74</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11. ed. rev. e amp. São Paulo: Atlas, 2014. p. 395.

<sup>75</sup> *Ibidem*. p. 395.

se deu em observância a uma determinação Constitucional, artigo 5º, inciso XXXII, incluída no rol dos direitos fundamentais da pessoa humana.

Mais arraigada foi a fala do professor e desembargador Roberto de Abreu e Silva, tratando sobre Responsabilidade Civil Constitucional nas suas diversas faces:

Em sede do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, a Constituição garantiu o direito do consumidor na ótica de uma proteção especial, no artigo 5º, XXXII, como direito fundamental. E, no artigo 170, V, determina, também, tal proteção ao direito do consumidor. Se o direito do consumidor é um preceito fundamental, garantido pela Constituição, como cláusula pétrea, não se vê como uma medida provisória possa tentar suspender os efeitos da proteção a esse direito fundamental. As normas de proteção ao consumidor não podem sequer constituir objeto de emenda, porque o direito fundamental constitui uma norma máxima garantida pela cláusula pétrea, no artigo 60, § 4º<sup>76</sup>.

E complementa afirmando que o CDC “constitui um microsistema, que consiste na densificação da Constituição, registrando normas constitucionais fora da Constituição.”<sup>77</sup>

No seu ponto de vista, o maior avanço trazido pelo CDC não foi exatamente a proteção do consumidor na reparação do dano e sim na sua prevenção trazida pelo Código no artigo 6º, incisos I e VI, a proteção à vida, a saúde e a segurança no que tange a proteção contra os riscos, somado ao inciso VI disciplina a efetiva prevenção do dano<sup>78</sup>.

Em pensamento diverso, há quem questiona a supremacia aparentemente ilimitada do Código de Defesa do Consumidor, sem sopesar os demais princípios Constitucionais, como o equilíbrio econômico-financeiro do sistema, salutar inclusive para manutenção da cadeia de consumo, e da reciprocidade no âmbito internacional, uma vez que os tratados bilaterais e convenções ratificadas pela União e introduzidos no ordenamento por vontade do legislador, torna o país comprometido internacionalmente com tais normas. As quais não adentraram no sistema forçosamente, como a Convenção de unificação das normas da aviação internacional ocorrida em Montreal/1999, ratificada e promulgada no Brasil em 2006, por meio de decreto, adquirindo status de lei federal especial por tratar de tema específico. Saliente-se que a inclusão da Convenção de Montreal no ordenamento jurídico nacional se deu praticamente 16 anos após a lei de criação do Código de Defesa do Consumidor, reforçando a vontade do legislador infraconstitucional, e assim como o CDC, cumprindo uma determinação constitucional prevista no seu artigo 178, reforçado recentemente pelo Código Civil de 2002, artigo 732.

<sup>76</sup>LIMA, Roberto de Abreu e. Responsabilidade civil constitucional. **Revista da EMERJ**, v. 4, n. 16, 2001. p. 62. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\\_online/edicoes/revista16/revista16\\_60.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista16/revista16_60.pdf)>. Acesso em: 21 maio 2015.

<sup>77</sup>*Ibidem*. p. 62.

<sup>78</sup>*Ibidem*. p. 63.

Filiado a corrente minoritária que compreende que a lei específica sobre transporte, no caso do nacional o CBAer/1986 e da Convenção de Montreal/2006 no campo do transporte internacional, se sobrepõe a lei geral que trata de forma geral sobre as relações de consumo de produtos e serviços, está o doutrinador Rui Stoco, ele ensina no seu Tratado de Responsabilidade Civil, que:

Segundo nosso entendimento, expressado inúmeras e repetidas vezes, o Código de Defesa do Consumidor não se aplica ao transporte aéreo internacional, nem mesmo ao transporte aéreo interno.[...]. Aliás, aqueles que entendem o contrário sustentam a supremacia do Código do Consumidor apenas no que pertine à prescrição e ao afastamento da regra que estabelece a indenização tarifada e, portanto, limitada a um determinado quantum. [...] Defendemos a tese de que o CDC constitui lei genérica, que não substitui, nem se sobrepõe à lei específica, que são a Convenção de Montreal, incorporada ao nosso Direito Positivo, que incorporou e substituiu todos os demais instrumentos internacionais anteriores, e o Código de Aeronáutica (Lei 7.565 de 19.12.1986). [...]. Esse entendimento está agora reforçado com o advento do Código Civil, que estabelece, expressamente, normas gerais sobre o transporte geral no art. 730 e ss<sup>79</sup>.

Na outra ponta do conflito de normas estão o Código Brasileiro de Aeronáutica, lei especial que regula toda a matéria aeronáutica, incluindo o transporte aéreo regular de passageiros e suas nuances, já no artigo primeiro o CBAer estabelece, verbis:

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar. § 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214)<sup>80</sup>.

O Parágrafo primeiro do artigo acima enfatiza a regulação do direito aeronáutico e traz a informação das convenções internacionais, que para vigorarem no Brasil não basta ser signatário, precisam ainda passar pelo Congresso Nacional. Analisado esse artigo à luz do artigo 178 da CF/1988, já citado anteriormente, entende-se que o legislador orienta uma observação aos acordos e tratados firmados pela União nas relações de transporte aéreo, lembrando que para ter a cobertura dos direitos, deveres e garantias da norma convencionalizada precisa ter ela ratificada em seu países e que o ponto de origem, destino ou escala do transporte seja entre dois países signatários.

Flávio Tartuce comenta em sua obra a problemática envolvendo os tratados internacionais, em especial as Convenções de Varsóvia e de Montreal, que, segundo ele,

<sup>79</sup> STOCO, Ruy *apud* REIS, Vanessa Marchette. **O motivo de força maior e o caso fortuito como forma de excludente de responsabilidade objetiva da companhia aérea doméstica**. São Paulo, 2012. p. 38.

<sup>80</sup> BRASIL. **Lei nº 7.565, 19 de dezembro de 1986**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7565.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm)>. Acesso em: 21 fev. 2015.

apesar do Brasil ser signatário os conteúdos dessas normas preveem indenizações para os casos de cancelamento, atrasos de voos e de extravio de bagagem, por esse motivo ele adverte que tais tratados foram recepcionados como normas infraconstitucionais uma vez que apenas os tratados internacionais que versam sobre direitos humanos quando recepcionados pela legislação Brasileira em condições/quórum especiais que receberiam status de emenda constitucional, o que não é o caso<sup>81</sup>.

Com base nessas afirmações doutrinárias, procede-se a análise no caso concreto tendo em vista algumas decisões e acórdãos dos tribunais brasileiros face ao conflito aparente de normas entre o CDC, o CBAer e as Convenções de Varsóvia e de Montreal utilizadas amplamente pelos operadores do direito em defesa das empresas de transporte aéreo nas lides.

### 3.2 Estudo de caso: qual norma aplicável diante do caso concreto

O primeiro relatório a ser observado é um acórdão (Anexo 1) apreciado pela quarta turma do STJ, em face de agravo regimental contra decisão que negou seguimento a recurso especial, decidido por unanimidade pela manutenção da decisão da relatora Ministra Maria Isabel Gallotti. O valor total sentenciado pelo tribunal o qual ensejou o recurso especial foi de R\$ 200.000,00, R\$ 40mil para cada um dos 5 autores, num primeiro momento a reação é de espanto, pensa-se em exagero e enriquecimento ilícito, lendo o relatório e o voto observa-se que o material despachado era de alto valor, 3 velas e 2 coletes salva-vidas<sup>82</sup>.

De acordo com a Convenção de Montreal, em seu 22, item 2, trata sobre a bagagem registrada através de declaração especial com ou sem pagamento suplementar, pois esse ponto a norma deixou à critério da companhia aérea. No caso em tela trata-se de bagagem especial, velas e coletes, que se declarada ao preposto da empresa no momento da entrega verbalmente e visualmente pelo seu tamanho e pelas embalagens especiais, conhecidas como *cases* pelos atendentes das empresas aéreas, se firma tacitamente o contrato acessório de bagagem registrada, e ao aceitar a bagagem especial a companhia aérea está sujeita a reparar o dano no seu valor integral. Por não ter acesso a decisão integral do Tribunal não se tem a base legal exata que levou o Tribunal de origem a proferir essa sentença foi proferida, todavia na ementa

---

<sup>81</sup> TARTUCE, Flávio. NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de direito do consumidor**: direito material e processual. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2014. p. 27.

<sup>82</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AgRg no AREsp: 643599 PR 2014/0335919-2. Quarta Turma, Rel. Maria Isabel Gallotti, Julg. 17/03/2015, Data de Publicação: DJe 23/03/2015. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1390707&num\\_registro=201403359192&data=20150323&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1390707&num_registro=201403359192&data=20150323&formato=PDF)>. Acesso em: 21 maio 2015.

restou demonstrada o afastamento de forma equivocada da aplicação da Convenção de Montreal em detrimento ao CDC.

Finalizando a análise do relatório do AgRg no AREsp: 643599, o quantum indenizatório foi aplicado de forma correta, a base legal que deveria ter a inclusão e não o afastamento da legislação especial no dano material previsto na Convenção internacional de Montreal (1999/2006), somada a indenização por dano moral prevista na própria Constituição Federal que autoriza o ressarcimento do dano causado aos direitos da personalidade e a dignidade da pessoa humana, tendo atingida sua honra face a um constrangimento moral e psíquico. Os velejadores não participaram da competição que estavam inscritos, razão primeira que os levou a contratar o transporte.

O próximo acórdão a ser analisado tem como ementa o texto a seguir:

Ação de indenização. Danos materiais e morais. Extravio de bagagem. Parcial procedência. Apelação. Responsabilidade objetiva da companhia aérea. Abalo que se mostra suficiente para gerar lesão a direito da personalidade. Dano moral 'in re ipsa'. Valor corretamente auferido. Precedentes da Corte bandeirante e do STJ. Recurso Adesivo. Aplicação subsidiária da Convenção de Varsóvia ao CDC. Ausência de prova do conteúdo da bagagem. Fixação de danos materiais de acordo com a Convenção Internacional. Sentença mantida. Recursos desprovidos<sup>83</sup> (Anexo 2).

No texto integral do acórdão em tela não ficou claro o tipo de transporte realizado, se foi nacional/interno ou internacional, houve apelação ao Tribunal de ambos, tanto do autor quanto do réu, diante do extravio da bagagem a autora solicita majorar o quantum indenizatório, todavia não houve prova suficiente do conteúdo da bagagem. Presumidamente, pelo costume do homem médio, uma bagagem despachada contém objetos pessoais como roupas, calçados e itens de higiene e limpeza, haja vista que os objetos de valor, dentre eles joias, eletrônicos, recursos financeiros, documentos, etc., são contemplados pela orientação contratualmente expressa a permanecerem a bordo em posse do passageiro dentro da bagagem de mão, a aplicação da Convenção de Varsóvia pelo Tribunal, já substituída pela Convenção unificada de Montreal que modificou o quantum indenizatório limitado para o caso de extravio de bagagem tomando como base o que se presume conter na bagagem, e na ausência de declaração de bagagem especial bem como na ausência de provas suficiente do alegado pela autora, foi mantida a sentença e o valor presumido calculado com base no limite por quilo estabelecido na Convenção. Em resumo, a legislação aplicável foi correta no caso de ter sido um transporte internacional, sendo nacional deveria ter sido aplicado o quantum por

<sup>83</sup> BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. APL: 9096685042009826 SP 9096685-04.2009.8.26.0000, 21ª Câmara de Direito Privado, Rel. Virgílio de Oliveira Junior, Julg. 25 maio 2011, Publ. 06/06/2011. Disponível em: <<http://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/19575342/apelacao-apl-9096685042009826-sp-9096685-0420098260000>>. Acesso em: 11 maio 2015.

quilo constante no CBAer. Ainda de acordo com o relatório, a aplicação da Convenção foi subsidiária ao CDC por falta de provas por parte de autora, o que no ponto de vista da teoria clássica a norma aplicável ao caso seria a Convenção, lei especial, e na ausência de disciplina poderia subsidiariamente beber da fonte geral, o CDC e o CC/2002.

### 3.3 Considerações finais

A controvérsia a respeito de qual norma aplicável ao caso concreto de responsabilidade civil por dano causado no extravio temporário e perda de bagagem no transporte aéreo nacional e/ou internacional de passageiros, tem de um lado as empresas aéreas internacionais invocando a aplicação da Convenção de Varsóvia, substituída pela Convenção Unificada de Montreal (1999) e no âmbito nacional a aplicação do CBAer, e do outro lado os passageiros prejudicados pelo dano incontroverso do extravio temporário ou perda de bagagem invocando a proteção do CDC.

A discussão principal gira em torno do quantum indenizatório, ilimitado no CDC e mitigado ou limitado com algumas ressalvas no CBAer e nas Convenções. Essa discussão chegou ao STF por meio de Recurso Extraordinário, RE 636.331, Rel. Min. Gilmar Mendes, acatado pela corte suprema por entender a existência da repercussão geral baseada no artigo 178 da carta magna que determina a observação dos acordos firmados pela união no transporte internacional em face do princípio da reciprocidade. Importante analisar alguns pontos da ementa transcrita a seguir:

RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. DIREITO DO CONSUMIDOR. TRANSPORTE AÉREO. FALHA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO. DANOS MORAIS. EXTRAVIO DE BAGAGEM. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. REPERCUSSÃO GERAL RECONHECIDA PELO PLENÁRIO VIRTUAL RE Nº 636.331-RG. TEMA 210. DEVOLUÇÃO DO FEITO AO TRIBUNAL DE ORIGEM (ART. 328, PARÁGRAFO ÚNICO, DO RISTF). Decisão: O Supremo Tribunal Federal reconheceu a repercussão geral da controvérsia sub examine, em que se discute, à luz do art. 178 da Constituição Federal, a possibilidade, ou não, de limitação, com base na Convenção de Varsóvia, das indenizações por danos morais e materiais decorrentes de extravio de bagagem, nos autos do AI 762.184, Rel. Min. Cezar Peluso, Plenário Virtual, Tema 210, DJe de 18/12/2009, substituído pelo RE 636.331, Rel. Min. Gilmar Mendes. A decisão restou assim da: “EMENTA: RECURSO. EXTRAORDINÁRIO. EXTRAVIO DE BAGAGEM. LIMITAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E MORAIS. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. PRINCÍPIO CONSTITUCIONAL DA INDENIZABILIDADE IRRESTRITA. NORMA PREVALECENTE. RELEVÂNCIA DA QUESTÃO. REPERCUSSÃO GERAL RECONHECIDA. APRESENTA REPERCUSSÃO GERAL O RECURSO EXTRAORDINÁRIO QUE VERSE SOBRE A POSSIBILIDADE DE LIMITAÇÃO, COM FUNDAMENTO NA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA, DAS INDENIZAÇÕES DE DANOS MORAIS E MATERIAIS, DECORRENTES DE EXTRAVIO DE BAGAGEM“ Ex

positis, PROVEJO o agravo, para desde logo, ADMITIR o recurso extraordinário e, com fundamento no artigo 328, parágrafo único, do RISTF (na redação da Emenda Regimental 21/2007), determino a devolução do feito ao Tribunal de origem, para que seja observado o disposto no artigo 543-B do Código de Processo Civil. Publique-se. Brasília, 24 de abril de 2014. Ministro Luiz Fux Relator Documento assinado digitalmente<sup>84</sup>.

O julgamento final do recurso extraordinário acima ainda não aconteceu, contudo diante da importância de pacificar o tema foram admitidas como *amicus curiae* a Associação Internacional do Transporte Aéreo - Iata (*Internation Air Transport Association*), a IUIAI (*International Union of Aerospace Insurers*) e a *American Airlines*, a discussão principal gira em torno da interpretação do artigo 178 da Constituição Federal. No entendimento do relator, Ministro Gilmar Mendes:

As Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil têm status de norma especial, enquanto que o CDC trata de relações genéricas de consumo. O ministro votou pelo provimento do recurso e os ministros Luís Roberto Barroso e Teori Zavascki concordaram<sup>85</sup>.

O pleito inicial é o de indenizações materiais e morais junto às companhias aéreas. Enquanto a questão da norma aplicável no caso concreto não é definida pelo STF a controvérsia continua nas peças processuais Brasil a fora, e as empresas aéreas continuam resistindo contra as decisões dos tribunais que tem seguido a jurisprudência quase que pacífica do STJ em aplicar o CDC em detrimento das demais normas especiais sobre aviação.

---

<sup>84</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ARE: 787210 SP, Rel. Luiz Fux, Julg: 24/04/2014. Disponível em: <<http://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/25063455/recurso-extraordinario-com-agravo-are-787210-sp-stf>>. Acesso em: 55 maio 2015.

<sup>85</sup> CONJUR. STF suspende julgamento sobre indenização em transporte aéreo. **Revista Consultor Jurídico**, maio 2014. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2014-mai-09/suspensao-stf-julgamento-indenizacao-transporte-aereo-internacional>>. Acesso em: 14 maio 2015.

## CONCLUSÃO

Primeiramente, antes mesmo de tratar sobre as conclusões a que se chegou diante do tema monográfico central, faz-se necessário estabelecer algumas premissas. O artigo 37, Parágrafo 6º da Constituição Federal, lei maior do País, estabelece que o tipo de responsabilidade pela qual respondem as pessoas jurídicas de direito privado concessionárias de serviço público diante da relação de nexos causal em face de um dano efetivo a terceiros causados por um de seus prepostos, é a objetiva, ou seja, em outras palavras, é a responsabilidade de ressarcir o dano independente de culpa do concessionário público. No caso de ter havido culpa ou dolo no ato de seus agentes, a empresa concessionária terá o direito de regresso contra o causador do dano.

A relação jurídica da companhia ou empresa de transporte aéreo regular de passageiros com o Estado é de concessão pública, em cumprimento aos artigos, 175 da CF/1988 e do 180 ao 183 do CBAer. Respondendo, por conseguinte, objetivamente aos danos causados aos clientes. Nesse ponto, qualquer legislação que apresente a forma subjetiva de responsabilidade por extravio ou perda de bagagem no transporte aéreo nacional ou internacional é incompatível com a Constituição Federal e, portanto, está afastada a aplicabilidade da subjetividade na análise da responsabilidade civil do concessionário ou da empresa autorizada a executar o transporte internacional em solo brasileiro.

Durante o desenrolar desse trabalho foi trazida uma problemática sobre qual seria a norma aplicável ao caso concreto de responsabilidade civil do transportador aéreo no caso de extravio ou perda de bagagem. Apresentada a hipótese de supremacia do Código de Defesa do Consumidor frente às demais leis especiais que disciplinam as nuances, os direitos, os deveres e as garantias do transportador, seus passageiros, bagagens, carga, entre outros, existentes no ordenamento sobre o tema de transporte aéreo nacional e internacional de passageiros. Como visto no decorrer do trabalho, a doutrina criou duas possíveis soluções para a hipótese levantada, a primeira a aplicação da supremacia do CDC em toda e qualquer relação de consumo de produto ou serviço no Brasil, corrente majoritária, e uma segunda, minoritária, que mitiga a aplicação do CDC frente à legislação especial. No caso de transporte aéreo doméstico essa lei especial é o CBAer, já nos voos internacionais é a Convenção de Montreal.

Observou-se que tem prevalecido na jurisprudência o CDC como fonte primeira na solução das controvérsias relacionadas à responsabilização civil na relação contratual de transporte aéreo. O que tem ocorrido é a aplicação irrestrita e praticamente pacificada do CDC nos Tribunais Regionais e no Superior Tribunal de Justiça em casos concretos de extravio ou

perda de bagagem durante os transportes nacionais e internacionais, na maioria das vezes afastando o diálogo e a observância das leis especiais anteriores ou posteriores ao CDC.

Por fim, vale salientar a importância do CDC no balizamento da política nacional das relações de consumo, todavia, assim como todos os princípios balizadores na Constituição, ele não poderia ser absoluto como aparentemente tem sido sua aplicação e faz-se necessário considerar no caso concreto a análise conjunta com outros princípios e com a legislação especial. A decisão do STF sobre o tema, tanto para um lado quanto para o outro vai por fim a um sem número de recursos que hoje tem envolvido o judiciário e crescido a cada dia, haja vista o avanço do transporte aéreo no Brasil nos últimos anos.

## REFERÊNCIAS

ACACIA, Lilian de Paula Soares. Extravio de bagagem no transporte aéreo: CDC ou Convenção de Varsóvia?. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 19, n. 3986, 31 maio 2014. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/29039>>. Acesso em: 06 maio 2015.

AMARAL, Carlos Eduardo Rios do. **Convenção de Varsóvia, 1929**. Jusbrasil, 2010. p. 1. Disponível em: <<http://espaco-vital.jusbrasil.com.br/noticias/2020354/convencao-de-varsovia-1929>>. Acesso em: 20 maio 2015.

ANAC. **Competências e atribuições da ANAC**. Out. 2012. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/anac/atribuicoesAnac.asp>>. Acesso em: 24 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decisão nº 73, de 7 de junho de 2011**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/decisoes/2011/DA2011-0073.pdf>>. Acesso em 09 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 138, de 9 de março de 2010**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/resolucao/2010/RA2010-0138.pdf>>. Acesso em: 27 mar. 2015.

BAGANHA, José Tomás. Introdução ao Direito Aéreo Internacional (1ª Parte). **Revista Administração**. n. 34, v. 9, 1996. p. 921. Disponível em: <[http://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM\\_004082](http://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_004082)>. Acesso em 13 maio 2015.

\_\_\_\_\_. Introdução ao Direito Aéreo Internacional (2ª Parte). **Revista Administração**. n. 35, v. 10, 1997. Disponível em: <[www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM\\_004092](http://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_004092)>. p. 6. Acesso em 13 maio 2015.

BEBENDO, Marcos Henrique. **TAM: a diferenciação como estratégia de sobrevivência**. ESPM, set. 2010. Disponível em: <<http://www.espm.br/Publicacoes/CentralDeCases/Documents/TAM.pdf>>. Acesso em: 21 mar. 2015.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em: 02 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. **Ato das Disposições Constitucionais Transitórias**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm#adct](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm#adct)>. Acesso em: 11 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto 17.832 de 10 de junho de 1927**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-17832-10-junho-1927-563110-publicacaooriginal-87232-pe.html>>. Acesso em 22 abr. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 19.902, de 22 de abril de 1931**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19902-22-abril-1931-509417-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 14 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 20.704 de 24 de novembro de 1931**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/D20704.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm)>. Acesso em: 13 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 4.911, de 12 de janeiro de 1925.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4911-12-janeiro-1925-565565-publicacaooriginal-89335-pl.html>>. Acesso em: 14 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm)>. Acesso em 13 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 65.144, de 12 de setembro de 1969.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D65144.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D65144.htm)>. Acesso em: 14 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto-lei nº 483, de 8 de junho de 1938.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/Del0483.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del0483.htm)>. Acesso em: 14 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 16.983 de 22 de julho de 1925.** Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16983-22-julho-1925-529760-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 15 maio 2015.

\_\_\_\_\_. Diário Oficial da União (DOU). 14/12/2009, SEÇÃO 03. p. 16. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1562362/pg-16-secao-3-diario-oficial-da-uniao-dou-de-14-12-2009>>. Acesso em: 04 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Emenda constitucional nº 8, de 15 de agosto de 1995.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/Emendas/Emc/emc08.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc08.htm)>. Acesso em: 24 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. **Emenda constitucional nº 9, de 9 de novembro de 1995.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/Emendas/Emc/emc09.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc09.htm)>. Acesso em 24 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm)>. Acesso em: 16 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.101 de 9 de fevereiro de 2005.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/lei/111101.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/111101.htm)>. Acesso em: 21 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 11.182, de setembro de 2005.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11182.htm)>. Acesso em 21 fev. 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 7.565, 19 de dezembro de 1986.** Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17565.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm)>. Acesso em: 21 fev. 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm)>. Acesso em: 15 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18666cons.htm)>. Acesso em: 04 maio 2015.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. AgRg no AREsp: 643599 PR 2014/0335919-2. Quarta Turma, Rel. Maria Isabel Gallotti, Julg. 17/03/2015, Data de Publicação: DJe 23/03/2015. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1390707&num\\_registro=201403359192&data=20150323&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1390707&num_registro=201403359192&data=20150323&formato=PDF)>. Acesso em: 21 maio 2015.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. ARE: 787210 SP, Rel. Luiz Fux, Julg: 24/04/2014. Disponível em: <<http://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/25063455/recurso-extraordinario-com-agravo-are-787210-sp-stf>>. Acesso em: 55 maio 2015.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. RE: 571969 DF. Tribunal Pleno, Rel. Cármen Lúcia, Julg. 12/03/2014. Disponível em: <<http://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/25342572/recurso-extraordinario-re-571969-df-stf>>. Acesso em: 04 maio 2015.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça de São Paulo. APL: 9096685042009826 SP 9096685-04.2009.8.26.0000, 21ª Câmara de Direito Privado, Rel. Virgílio de Oliveira Junior, Julg. 25 maio 2011, Publ. 06/06/2011. Disponível em: <<http://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/19575342/apelacao-apl-9096685042009826-sp-9096685-0420098260000>>. Acesso em: 11 maio 2015.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11. ed. rev. e amp. São Paulo: Atlas, 2014.

\_\_\_\_\_. Responsabilidade Civil Constitucional. **Revista da EMERJ**. Rio de Janeiro, v. 4, n. 16, 2001. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\\_online/edicoes/revista16/revista16\\_60.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista16/revista16_60.pdf)>. Acesso em 21 mar. 2015.

CONJUR. STF suspende julgamento sobre indenização em transporte aéreo. **Revista Consultor Jurídico**, maio 2014. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2014-mai-09/suspensao-stf-julgamento-indenizacao-transporte-aereo-internacional>>. Acesso em: 14 maio 2015.

COSTA, Elisson Pereira da. **Direito administrativo II: organização da administração, responsabilidade civil do Estado, agentes públicos e controle da administração**. São Paulo: Saraiva, 2012.

G1. **Com compra da Varig, Gol ameaça liderança da TAM**. Mar. 2007. Disponível em: <[http://g1.globo.com/Noticias/Economia\\_Negocios/0,,MUL15352-9356,00-COM+COMPRA+DA+VARIG+GOL+AMEA+CA+LIDERANCA+DA+TAM.html](http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL15352-9356,00-COM+COMPRA+DA+VARIG+GOL+AMEA+CA+LIDERANCA+DA+TAM.html)>. Acesso em: 21 mar. 2015.

JUSBRASIL. **MPF/AM: Anac cassa concessão para transporte aéreo da empresa Rico Linhas Aéreas**. 2012. Disponível em: <<http://pr-am.jusbrasil.com.br/noticias/2731368/mpf-am-anac-cassa-concessao-para-transporte-aereo-da-empresa-rico-linhas-aereas>>. Acesso em: 09 maio 2013.

LIMA, Roberto de Abreu e. Responsabilidade civil constitucional. **Revista da EMERJ**. Rio de Janeiro, v. 4, n. 16, 2001. p. 62. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\\_online/edicoes/revista16/revista16\\_60.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista16/revista16_60.pdf)>. Acesso em: 21 maio 2015.

LOPES, Kétnes Ermelinda G. **História da aviação: aviação na primeira guerra mundial**. [s.d.]. Disponível em: <<http://repositorio.virtual.fumec.br/demos/pdfs/aviacaoprimeiraguerra.pdf>>. Acesso em: 22 maio 2015.

MARQUES, Claudia Lima; MIRAGEM, Bruno. **Doutrinas essenciais: direito do consumidor**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011. v. 4.

MEIRELES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 23. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1979.

MELO, Lenira Carvalho Almada. **Administração estratégica**: um estudo de caso da empresa Varig. Brasília, Centro Universitário de Brasília, 2008. Disponível em: <<http://repositorio.uni-ceub.br/bitstream/123456789/924/2/20400562.pdf>>. Acesso em: 21 mar. 2015.

MOREIRA, Ideu de Castro. Santos-Dumont: criatividade e inovação. **Boletim 11**, ago. 2006. p. 1. Disponível em: <<http://cdnbi.tvescola.org.br/resources/VMSResources/contents/document/publicationsSeries/165335SantosDumont.pdf>>. Acesso em: 26 abr. 2015.

NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 7. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2012.

PACHECO, José da Silva. Da nova convenção sobre o transporte aéreo internacional de 28 de maio de 1999. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**. n. 96, dez. 2014. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1692.htm>>. Acesso em 21 maio 2015.

REIS, Vanessa Marchette. **O motivo de força maior e o caso fortuito como forma de excludente de responsabilidade objetiva da companhia aérea doméstica**. São Paulo, 2012.

SILVA, Roberto de Abreu e. Responsabilidade civil constitucional. **Revista da Emerj**. Rio de Janeiro, v. 4, n. 16, 2001. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\\_online/edicoes/revista16/revista16\\_60.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista16/revista16_60.pdf)>. Acesso em: 20 maio 2015.

SIRIUS. Glossário: **ICAO (OACI)**: Organização de Aviação Civil Internacional. 2015. Disponível em: <<http://www.decea.gov.br/sirius/icao-oaci-organizacao-de-aviacao-civil-internacional/>>. Acesso em: 13 maio 2015.

SPITZCOVSKY, Celso. **Direito administrativo**. São Paulo: Damásio de Jesus, 2005.

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

TARTUCE, Flávio. NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de direito do consumidor**: direito material e processual. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2014.

TCU. **Acórdão 346**. Plenário do TCU. Rel. Raimundo Carreiro. Julg. 05/03/2008. Disponível em: <<https://contas.tcu.gov.br/juris/SvlHighLight>>. Acesso em: 09 maio 2015.

WIKIPÉDIA. **Avianca Brasil**. Maio 2015. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Avianca\\_Brasil](http://pt.wikipedia.org/wiki/Avianca_Brasil)>. Acesso em: 21 maio 2015.

\_\_\_\_\_. **Transbrasil**. Fev. 2015. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Transbrasil>>. Acesso em: 21 abr. 2015.

\_\_\_\_\_. **Varig (1927-2006)**. Maio 2015. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Varig\\_%281927%E2%80%932006%29](http://pt.wikipedia.org/wiki/Varig_%281927%E2%80%932006%29)>. Acesso em: 21 abr. 2015.

\_\_\_\_\_. **VASP**. Mar. 2015. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/VASP>>. Acesso em: 21 abr. 2015.

**ANEXO 1. AGRG NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 643.599 - PR***Superior Tribunal de Justiça***AgRg no AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 643.599 - PR (2014/0335919-2)**

**RELATORA** : **MINISTRA MARIA ISABEL GALLOTTI**  
**AGRAVANTE** : SOCIETE AIR FRANCE  
**ADVOGADOS** : JOEL FERREIRA VAZ FILHO  
MARTINE ANNE GHISLAINE JADOUL E OUTRO(S)  
**AGRAVADO** : DANIEL AUGUSTO GLOMB  
**AGRAVADO** : ALEXANDRE SALDANHA BARBOSA DA SILVA  
**AGRAVADO** : SÉRGIO GOMES DE ALMEIDA  
**AGRAVADO** : DANIEL RABHA NUNES SANTIAGO  
**AGRAVADO** : ALFREDO ROVERE  
**ADVOGADO** : DINOR DA SILVA LIMA JUNIOR E OUTRO(S)

**EMENTA**

AGRAVO REGIMENTAL. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE AÉREO. EXTRAVIO DE BAGAGEM. DANOS MORAIS. REVISÃO DO VALOR DA INDENIZAÇÃO.

1. Consoante entendimento pacificado no âmbito desta Corte, o valor da indenização por danos morais só pode ser alterado na instância especial quando manifestamente ínfimo ou exagerado, o que não se verifica na hipótese dos autos. Incidência da Súmula 7/STJ.
2. Agravo regimental a que se nega provimento.

**ACÓRDÃO**

A Quarta Turma, por unanimidade, negou provimento ao agravo regimental, nos termos do voto da Sra. Ministra Relatora. Os Srs. Ministros Antonio Carlos Ferreira, Marco Buzzi, Luis Felipe Salomão e Raul Araújo (Presidente) votaram com a Sra. Ministra Relatora.

Brasília (DF), 17 de março de 2015(Data do Julgamento)

MINISTRA MARIA ISABEL GALLOTTI  
Relatora

# *Superior Tribunal de Justiça*

**AgRg no AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 643.599 - PR (2014/0335919-2)**

## **RELATÓRIO**

**MINISTRA MARIA ISABEL GALLOTTI:** Trata-se de agravo regimental interposto por Société Air France contra decisão com a qual neguei provimento a agravo.

Alega que os valores fixados a título de indeniza o por danos morais pelo extravio de bagagem - R\$ 200.000,00, no total - está exagerado e em dissonância com os parâmetros fixados por este Superior Tribunal, citando precedente desta Corte, de 23.4.2009, em que se arbitrou o mesmo valor para indenizar a morte de filho menor em decorrência de erro médico.

É o relatório.

# *Superior Tribunal de Justiça*

AgRg no AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 643.599 - PR (2014/0335919-2)

## VOTO

**MINISTRA MARIA ISABEL GALLOTTI (Relatora):** Os argumentos da agravante não foram suficientes para infirmar os fundamentos da decisão agravada, os quais adoto como razões de decidir:

Trata-se de agravo contra decisão que negou seguimento a recurso especial interposto em face de acórdão assim ementado:

APELAÇÃO CÍVEL E RECURSO ADESIVO - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E DANOS MORAIS - EXTRAVIO DE BAGAGENS EM VIAGEM AÉREA - ILEGITIMIDADE - MATÉRIA DECIDIDA EM DESPACHO SANEADOR - AUSÊNCIA DE RECURSO - PRECLUSÃO CONFIGURADA - INAPLICABILIDADE DA CONVENÇÃO DE MONTREAL - PREVALÊNCIA DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR - RESPONSABILIDADE OBJETIVA DA COMPANHIA AÉREA PRESTADORA DE SERVIÇOS - DANO MATERIAL - APLICAÇÃO DA TEORIA DA REDUÇÃO DO MÓDULO DA PROVA - INDENIZAÇÃO DEVIDA - ABALO MORAL PRESUMIDO- QUANTUM INDENIZATÓRIO E HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS MAJORADOS.  
RECURSO DE APELAÇÃO DESPROVIDO .  
RECURSO ADESIVO PROVIDO.

Nas razões de recurso especial, alegam os agravantes, além de divergência jurisprudencial, violação ao art. 944 do CC, por considerar exorbitante o valor de R\$ 40.000,00 fixado para cada um dos cinco autores a título de danos morais.

Não merece reforma a decisão agravada.

Com efeito, no tocante ao valor da indenização, observo que o Tribunal de origem, ao majorar o valor do dano moral para R\$ 40.000,00 para cada autor, totalizando R\$ 200.000,00, esclareceu:

Trata-se de Ação de Indenização por Danos Morais e Materiais c/c Pedido de Antecipação de Tutela, proposta pelos recorrentes adesivos em face o apelante, em que se busca a reparação da bagagem extraviada - 3 velas e 2 coletes salva-vidas, que pertencia aos cinco velejadores, integrantes da equipe de vela "Bravissimo Sailing Team", e pelos danos morais, haja vista que deixaram de treinar e participar de

## *Superior Tribunal de Justiça*

regatas.

(...)

Sopesando as circunstâncias do caso concreto, percebe-se que os autores/recorrentes adesivos, formavam uma equipe de velejadores, realizando competições inclusive internacionais, mas com a perda de suas velas pela ré/apelante, foram impossibilitados de treinar e participar das demais competições, fato que ocasionou, inclusive, o término da equipe.

(...)

Esclareça-se que a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, excepcionalmente, em recurso especial, admite o reexame do valor fixado, a título de indenização por danos morais, quando ínfimo ou exagerado, o que não ocorreu no caso dos autos. O valor estabelecido na instância ordinária atende às circunstâncias de fato da causa, demonstrando-se condizente com os princípios da proporcionalidade e razoabilidade.

Em face do exposto, nego provimento ao agravo regimental.

É como voto.

# Superior Tribunal de Justiça

## CERTIDÃO DE JULGAMENTO QUARTA TURMA

Número Registro: 2014/0335919-2 **PROCESSO ELETRÔNICO** AgRg no **AREsp 643.599 / PR**

Números Origem: 00123187920098260001 10903750 1090375001 1090375002 123187920098260001  
201300137634 842002009

EM MESA

JULGADO: 17/03/2015

### Relatora

Exma. Sra. Ministra **MARIA ISABEL GALLOTTI**

### Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **RAUL ARAÚJO**

### Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **DURVAL TADEU GUIMARÃES**

### Secretária

Bela. **TERESA HELENA DA ROCHA BASEVI**

### AUTUAÇÃO

AGRAVANTE : SOCIETE AIR FRANCE  
ADVOGADOS : JOEL FERREIRA VAZ FILHO  
MARTINE ANNE GHISLAINE JADOUL E OUTRO(S)  
AGRAVADO : DANIEL AUGUSTO GLOMB  
AGRAVADO : ALEXANDRE SALDANHA BARBOSA DA SILVA  
AGRAVADO : SÉRGIO GOMES DE ALMEIDA  
AGRAVADO : DANIEL RABHA NUNES SANTIAGO  
AGRAVADO : ALFREDO ROVERE  
ADVOGADO : DINOR DA SILVA LIMA JUNIOR E OUTRO(S)

ASSUNTO: DIREITO DO CONSUMIDOR - Contratos de Consumo - Transporte Aéreo - Extravio de  
bagagem

### AGRAVO REGIMENTAL

AGRAVANTE : SOCIETE AIR FRANCE  
ADVOGADOS : JOEL FERREIRA VAZ FILHO  
MARTINE ANNE GHISLAINE JADOUL E OUTRO(S)  
AGRAVADO : DANIEL AUGUSTO GLOMB  
AGRAVADO : ALEXANDRE SALDANHA BARBOSA DA SILVA  
AGRAVADO : SÉRGIO GOMES DE ALMEIDA  
AGRAVADO : DANIEL RABHA NUNES SANTIAGO  
AGRAVADO : ALFREDO ROVERE  
ADVOGADO : DINOR DA SILVA LIMA JUNIOR E OUTRO(S)

### CERTIDÃO

Certifico que a egrégia QUARTA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

A Quarta Turma, por unanimidade, negou provimento ao agravo regimental, nos termos do voto da Sra. Ministra Relatora.

## *Superior Tribunal de Justiça*

Os Srs. Ministros Antonio Carlos Ferreira, Marco Buzzi, Luis Felipe Salomão e Raul Araújo (Presidente) votaram com a Sra. Ministra Relatora.



**ANEXO 2. APL 9096685042009826****TRIBUNAL DE JUSTIÇA  
PODER JUDICIÁRIO  
São Paulo****Registro: 2011.0000071387****ACÓRDÃO**

Vistos, relatados e discutidos estes autos do Apelação nº 9096685-04.2009.8.26.0000, da Comarca de São Paulo, em que são apelantes SA VIAÇÃO AEREA RIO GRANDENSE (EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL) e ROSEMARY PFAFF MATOS (JUSTIÇA GRATUITA) sendo apelado OS MESMOS.

**ACORDAM**, em 21ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "Negaram provimento aos recursos. V. U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmo. Desembargadores ITAMAR GAINO (Presidente sem voto), MAURÍCIO FERREIRA LEITE E ADEMIR BENEDITO.

São Paulo, 25 de maio de 2011.

**VIRGILIO DE OLIVEIRA JUNIOR  
RELATOR  
Assinatura Eletrônica**



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

**VOTO N. : 18385**  
**APEL. N. : 9096685-04.2009.8.26.0000**  
**COMARCA : SÃO PAULO**  
**APTE. : VIAÇÃO AÉREA RIO GRANDENSE S/A**  
**APTE. : ROSEMARYU PFAFF MATOS**  
**APDO. : OS MESMOS**

**Ação de indenização. Danos materiais e morais. Extravio de bagagem. Parcial procedência. Apelação. Responsabilidade objetiva da companhia aérea. Abalo que se mostra suficiente para gerar lesão a direito da personalidade. Dano moral 'in re ipsa'. Valor corretamente auferido. Precedentes da Corte bandeirante e do STJ. Recurso Adesivo. Aplicação subsidiária da Convenção de Varsóvia ao CDC. Ausência de prova do conteúdo da bagagem. Fixação de danos materiais de acordo com a convenção internacional. Sentença mantida. Recursos desprovidos.**

A autora move ação de indenização por danos materiais e morais decorrentes do extravio de suas bagagens pela companhia aérea. Acolheu o d. juiz sentenciante pelo acolhimento do pedido. Insatisfeita, apelou a ré combatendo a fixação dos danos morais, apegando-se aos argumentos aventados em contestação. Processado o



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

recurso, vieram as contrarrazões. Interpôs a autora, em seguida, recurso adesivo, batendo-se pela fixação dos danos materiais como demandado na exordial.

**É o relatório.**

Cuidam os autos de ação de indenização por danos materiais e morais em razão do extravio de bagagem pela companhia aérea.

A r. sentença acolheu em parte a pretensão inicial, fixando os danos materiais conforme a Convenção de Varsóvia e os danos morais no valor de R\$ 10.000,00 [dez mil reais].

Inconformada, apelou a empresa-ré. Aduz escorreita a sentença do d. magistrado de Primeiro grau na fixação dos danos materiais. Pugna, todavia, pela inexistência de danos morais diante da perda de bagagem.

Diante da apelação, interpôs a autora um recurso adesivo visando à majoração do 'quantum' fixado a título de danos materiais, levando-se em conta o conteúdo perdido.

Enfrenta-se inicialmente o recurso da empresa-ré. Em que pesem os argumentos ofertados, o apelo não merece abrigo.

O dano moral existe e decorre do simples extravio da



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

bagagem. A surpresa que a parte sofreu estabelece o direito à indenização.

Embora a empresa aérea alegue que tomou todas as providências para localizar a bagagem, há no caso uma responsabilidade objetiva, nos termos do artigo 737 e parágrafo único do artigo 927, ambos do Diploma Civil. Somente poderia a empresa afastar sua responsabilidade diante da demonstração que o extravio da bagagem decorreu de caso fortuito ou força maior.

O dano moral é um 'damnum in re ipsa'. Trata-se de um dano em que não há a necessidade de se demonstrar prejuízos auferidos, bastando a falha na prestação do serviço contratado para que esteja presente a lesão ao direito da personalidade.

É este, inclusive, o entendimento que vem esposando esta c. Corte Bandeirante em demandas semelhantes:

[a] “Responsabilidade civil. Transporte aéreo. Vôo internacional. Atraso de 2 horas resultando na perda de vôo de conexão. Extravio de bagagem, somente localizada quatro dias depois da chegada em solo estrangeiro. Má prestação de serviço caracterizada. Aplicação dos arts. 14, do CDC e 737 do Código Civil. Dano moral presumido. Responsabilidade civil da companhia aérea caracterizada. Fixação em dezenove mil reais. Indenizatória procedente. Recurso da companhia aérea provido parcialmente” [cf. TJSP, 19ª Câmara de Direito Privado, Apelação nº 992.08.031870-2, Rel. Des. Ricardo Negrão, j. 19.10.2010]; e

[b]“Responsabilidade civil. - Transporte aéreo - Extravio de bagagem - Danos materiais e morais - Procedência - Responsabilidade Objetiva - Prejuízos e impedimento ao proveito integral



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

da viagem -Circunstância em que a ré assumiu o dever de guarda e custódia das bagagens até o cumprimento integral do contrato, não pode, conseqüentemente, pretender a liberação da obrigação de reparar o dano sob o argumento de fato de terceiro ou de que efetuou a devolução da bagagem em prazo regular - Condenação da empresa ré, a pagar à autora o valor de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), a título de danos morais, e a arcar com os danos materiais descritos na inicial, a ser liquidado mediante cálculo, excluindo-se os gastos com aquisição de roupas, remédios e acessórios, mantida - Recurso não provido" [cf. TJSP. 17ª Câmara de Direito Privado, Apelação nº 990.10.387044-1, Rel. Des. Tércio Negrato, j. 27.10.2010].

Ainda neste sentido, o posicionamento do E. Superior Tribunal de Justiça:

[a] "II. O extravio de bagagem por longo período traz, em si, a presunção da lesão moral causada ao passageiro, atraindo o dever de indenizar" [cf. STJ, REsp nº 686384/RS, rel. Ministro Aldir Passarinho Júnior, j. 26.04.05];

[b] "1. O entendimento deste Sodalício é pacífico no sentido de que o valor estabelecido pelas instâncias ordinárias a título de indenização por danos morais pode ser revisto tão somente nas hipóteses em que a condenação revelar-se irrisória ou exorbitante, distanciando-se dos padrões de razoabilidade, o que não se evidencia no presente caso, em que a referida compensação, decorrente dos danos morais sofridos em virtude do extravio temporário de bagagem, por ocasião de viagem de menor para o exterior, foi arbitrada em R\$ 6.000,00" [cf. STJ, AgRg no Ag nº 1135795/RJ, rel. Ministro Raul Araújo, j. 21.09.10]; e



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

[c] “II - Nos termos da jurisprudência desta Corte, não se afere exorbitância ou irrisoriedade no valor equivalente a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada um dos autores, por danos morais decorrentes de extravio de bagagem em viagem internacional. Como já salientado em inúmeras oportunidades, as situações em virtude das quais há fixação de indenização por danos morais são muito peculiares, de modo que eventuais disparidades do quantum fixado, sem maior relevância, não autorizam a intervenção deste Tribunal” [cf. STJ, AgRg no REsp nº 745812/MT, rel. Ministro Sidnei Beneti, j. 07.10.08].

Posto isso, o 'quantum' indenizatório mostra-se adequado à lesão ao direito da personalidade promovido pela empresa-ré. Isso porque a condenação por danos morais tem por um lado a função reparadora e, por outro, função pedagógica, a fim de evitar a reiteração da atitude danosa das ré.

Sendo assim, o valor fixado em R\$ 10.000,00 [dez mil reais], não se mostra elevado demais a ponto de representar enriquecimento sem causa aos autores, nem tão baixo, a ponto de ser ignorado pela ré.

Torna-se então a análise do apelo da autora. E a mesma sorte da ré lhe acompanha quando busca a modificação do 'decisum' de Primeiro grau.

É que, como afirma o d. magistrado 'a quo', “cabia à autora demonstrar, efetivamente, a existência, na mala extraviada, dos pertences declinados na inicial. Inexistindo prova efetiva do conteúdo da mala e/ou declaração especial de valor feita pela passageira, entendo que a indenização por danos materiais deve obedecer a limitação de valores estabelecida na Convenção de Varsóvia, por quilo de bagagem,



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

levando-se em conta o limite de vinte quilos" [fls. 303].

Irreparável a r. sentença em que o magistrado bem esclarece a prevalência do Diploma Consumerista sobre a Convenção de Varsóvia, que deve ser aplicada subsidiariamente.

Como falhou a autora em formar prova a respeito do conteúdo da bagagem extraviada, não juntando aos autos nada que indicasse aquilo que afirma na inicial, aplicou-se corretamente, de maneira subsidiária, a supracitada convenção, a fim de se promover alguma reparação material, além dos já fixados danos morais.

Mostrando-se irrepreensível em ambos os tópicos de enfrentamento, conserva-se inteiramente o julgado 'a quo'.

**Diante do exposto**, nega-se provimento ao recurso da ré e da autora.

**Desembargador Virgílio de Oliveira Junior**  
**Relator**  
**Assinatura Eletrônica**