



UNISUL

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

FABIO DE OLIVEIRA QUARESMA

**UMA ABORDAGEM SOBRE A RESPONSABILIDADE DAS
EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL**

Palhoça

2020

FABIO DE OLIVEIRA QUARESMA

**UMA ABORDAGEM SOBRE A RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL**

Monografia apresentada ao Curso de graduação em Ciências Aeronáuticas, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel.

Orientador: Prof. Cleo Marcus Garcia, Msc

Palhoça

2020

FABIO DE OLIVEIRA QUARESMA

**UMA ABORDAGEM SOBRE A RESPONSABILIDADE DAS
EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL**

Esta monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Bacharel em Ciências Aeronáuticas e aprovada em sua forma final pelo Curso de Ciências Aeronáuticas, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 20 de junho de 2020

Orientador:

Prof. Cleo Marcus Garcia, Msc

Prof. Prof^a. Patricia da Silva Meneghel, Dr^a.

RESUMO

O direito aeronáutico é regido por normas nacionais e internacionais, sendo que o Brasil por fazer parte das Convenções e Tratados internacionais referentes a aviação é a tais subordinado. Dessa normatização nacional a qual se mescla as normas internas com as internacionais, surgem conflitos em que se dividem os entendimentos sobre determinadas questões, sendo a responsabilidade civil do transportador aéreo uma dessas questões conflituosas. O objetivo geral deste estudo é analisar aspectos da responsabilidade civil no transporte aéreo, verificando quais são as espécies e elementos que compõe a responsabilidade civil e suas peculiaridades diferenciando a suas modalidades com base nos elementos baseados na culpa e danos. Trata-se de uma pesquisa descritiva, com procedimentos bibliográficos e abordagem qualitativa. Em conclusão este estudo demonstrou que em regra geral vigente é a da responsabilidade civil objetiva do transportador aéreo não cabendo, portanto, qualquer limitação ao dever de indenizar não se aplicando, portanto, a Convenção de Varsóvia ou o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Palavras-chave: Responsabilidade Civil. Transporte Aéreo. Direito aeronáutico. Direito do Consumidor. Código Brasileiro de Aeronáutica.

ABSTRACT

Aeronautical law is governed by national and international standards, and Brazil for being part of international conventions and treaties referring to aviation is subordinate to such. From this national standardization, which mixes internal and international standards, conflicts arise in which the understandings on certain issues are divided, with the civil liability of the air carrier being one of these conflicting issues. The general objective of this study is to analyze aspects of civil liability in air transport, verifying which are the species and elements that make up civil liability and their peculiarities, differentiating their modalities based on the elements based on guilt and damage. It is a descriptive research, with bibliographic procedures and qualitative approach. In conclusion, this study demonstrated that, as a general rule, the air carrier's strict civil liability is in force, therefore, there is no limitation on the duty to indemnify, therefore, the Warsaw Convention or the Brazilian Aeronautical Code does not apply.

Keywords: *Civil Liability. Air Transport. Aeronautical Law. Consumer Law. Brazilian Aeronautical Code.*

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	6
1.1 PROBLEMA DA PESQUISA	7
1.2 OBJETIVOS	7
1.2.1 Objetivo Geral	7
1.2.2 Objetivos Específicos	7
1.3 JUSTIFICATIVA	8
1.4 METODOLOGIA	8
1.4.1 Natureza da pesquisa e tipo de pesquisa.....	8
1.4.2 Materiais e métodos.....	8
1.4.3 Procedimento de coleta de dados.....	8
1.4.4 Procedimento de análise de dados	8
1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO	9
2 AERONÁUTICA NO BRASIL	10
2.1 DIREITO AERONÁUTICO	14
2.2 RESPONSABILIDADE CIVIL	18
2.3 RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR CIVIL	21
3 CONCLUSÃO.....	26
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	27

1 INTRODUÇÃO

As empresas de transporte aéreo hodiernamente são de grande repercussão tanto a nível nacional ou internacional, sobremodo importante assinalar que o transporte aéreo é a modalidade considerada mais segura quando comparado ao ferroviário e ao rodoviário, nesse viés importante se faz mencionar sob as repercussões em seu âmbito no que se refere aos acidentes, extravio de bagagem, atrasos nos horários dos voos entre outros danos causados aos usuários.

A importância deste instituto ocorre em razão do crescimento desenfreado desta modalidade de transporte, que não se encontra preparada para sanar a demanda, tendo sua estrutura inapropriada no que tange a prestação de serviços de forma qualificada a seus clientes.

A escolha do tema para a pesquisa ocorreu devido à relação estabelecida entre os consumidores e as empresas de transportes aéreos no cenário nacional e internacional que apresenta uma antinomia no que diz respeito à lei 8078/90 conhecido como Código de Defesa do Consumidor, a Lei 7565/86 que versa sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e os Tratados e Convenções Internacionais onde estas procuram estabelecer diretrizes para a solução das controvérsias.

Dadas essas premissas, o problema que se cumpre esclarecer é quem será o responsável em eventuais danos causados aos consumidores que utilizam a prestação destes serviços aéreos e de que forma será esta reparação.

A realização de qualquer trabalho no campo da ciência do direito deve proporcionar um resultado prático, demonstrando sua contribuição para a evolução do direito, que, como ciência prática e efetiva, produz efeitos na sociedade e também define os limites no plano normativo para a vida harmônica das pessoas.

De muita relevância o tema, eis que o direito aeronáutico é o ramo do direito responsável por regular, tutelar e harmonizar as relações jurídicas da atividade aeronáutica e através dele se dá as diretrizes dos diversos aspectos ligados ao transporte aéreo, em especial a responsabilidade civil advindo ao transportador aéreo em casos de ocorrência de danos (FAVORITO, 2013).

Se integra as normas tanto do direito nacional como do direito internacional. Entre as questões atuais que serão abordadas no presente trabalho, tem-se o embate em torno da questão das Convenções de Varsóvia e de Montreal frente ao Código de Defesa do Consumidor brasileiro, entre outras que se mostrarem relevante a correta explicação do tema.

Tem-se ainda que a regulação da responsabilidade civil do transportador aéreo é matéria complexa, que envolvem conceitos como dolo, culpa, culpa contratual ou extracontratual, ato

lícito ou ilícito, relações jurídicas advindas do transporte aéreo, entre outras questões de igual ou maior complexidade. O estudo da responsabilidade civil relativa ao transporte aéreo mostra-se de extrema relevância. Antes de se adentrar ao tema da responsabilidade civil do transportador aéreo necessário fazer-se uma explanação sobre estes institutos, à luz do direito aeronáutico nacional e internacional, sendo necessário estudo também do direito aéreo internacional porque a partir do Tratado de Varsóvia, do qual o Brasil faz parte, houve a unificação das regras relativas ao transporte aéreo (HONORATO, 2017).

Diante da presente pesquisa, será demonstrado que a responsabilidade civil no que tange as empresas aéreas simboliza as peculiaridades da vida moderna, econômica e social, do modelo capitalista atual, como um meio absolutamente prático e ágil, tendo em vista as suas formas de uso e a segurança em relação aos meios tradicionais de transporte aéreo. Para tanto, a responsabilidade civil das empresas aéreas sedimentou-se entre os costumes sociais e sua utilização que não mais denota inovação tecnológica, mas tão somente uma atitude cotidiana; neste sentido, é que se torna indispensável que se analisem todas as nuances e distorções que a sua utilização pode causar.

1.1 PROBLEMA DA PESQUISA

Quais são as espécies e elementos que compõe a responsabilidade civil e suas peculiaridades diferenciando a suas modalidades com base nos elementos baseados na culpa e danos?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar aspectos da responsabilidade civil no transporte aéreo, verificando quais são as espécies e elementos que compõe a responsabilidade civil e suas peculiaridades diferenciando a suas modalidades com base nos elementos baseados na culpa e danos.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Apresentar o panorama do setor aeronáutica no Brasil
- Discorrer sobre o Direito Aeronáutico
- Abordar a responsabilidade civil do transportador aéreo

1.3 JUSTIFICATIVA

Justifica-se o tema proposto diante das novas tendências do direito hodierno, levando o interesse de intérpretes de diversas áreas de atuação da dogmática jurídica, uma vez que será arguida questão de grande importância na consecução e manutenção do direito das partes, influenciando principalmente na intenção real da manifestação da vontade e seus efeitos na esfera jurídica.

Visto que a responsabilidade civil é um tema muito importante no meio aéreo, e que ela se torna presente em quase todos os tipos de relação, esta pesquisa busca demonstrar, tanto ao prestador do serviço, quanto ao consumidor, as obrigações e os direitos que os mesmos têm em relação ao serviço prestado, buscando sempre o intuito de reestabelecer o equilíbrio causado por algum dano.

1.4 METODOLOGIA

1.4.1 Natureza da pesquisa e tipo de pesquisa

Para o desenvolvimento deste estudo será adotado o método descritivo, com abordagem qualitativa. O estudo será realizado por meio de pesquisa de revisão bibliográfica. Para Lakatos e Marconi (2007) este tipo de pesquisa é definido como o levantamento, seleção e documentação da bibliografia que já foi publicada sobre o tema, e possibilita que o pesquisador entre em contato com estes materiais e aprofunde os conhecimentos sobre o assunto.

1.4.2 Materiais e métodos

O material desta pesquisa foi documental e bibliográfico. Livros, artigos e sites da internet relacionados a direito aeronáutico e responsabilidade civil.

1.4.3 Procedimento de coleta de dados

O procedimento e coleta de dados desta pesquisa tem como base a pesquisa documental e bibliográfica, como mencionado anteriormente.

1.4.4 Procedimento de análise de dados

O procedimento de análise desta pesquisa é qualitativo, que pode ser definido como estudo da história, relações, representações, crenças, percepções e opiniões (MINAYO, 2010, p.57 apud FERNANDES, RAMOS, 2014).

1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

Por questões didáticas, esta pesquisa foi dividida em três capítulos. O primeiro capítulo da pesquisa apresenta panorama do setor aeronáutica no Brasil.

No segundo capítulo discorre sobre o Direito Aeronáutico, transcorrendo sobre as espécies, inobstante isso se demonstra as principais convenções acerca do tema.

O terceiro capítulo aborda a responsabilidade civil do transportador aéreo.

2 AERONÁUTICA NO BRASIL

A falta de uma regulamentação específica começou a criar inúmeros problemas em relação à aviação, especialmente referentes a responsabilização do transportador aéreo na questão da responsabilidade civil, que por envolver valores econômicos havia a necessidade de uma normatização referente ao assunto. Dessa necessidade, nasceu a Convenção de Varsóvia em 1929, sendo que posteriormente a mesma passou por diversas alterações trazidas por diversos instrumentos, como o Protocolo de Haia, Protocolo da Guatemala, Convenção de Guadalajara, Protocolo de Montreal, sendo que em conjunto acabaram por formar o Sistema de Varsóvia (ANDRE, 2018).

Por este sistema foi criada e se deu início a uma presunção de culpa contra o transportador aéreo dando-se com isso a inversão do ônus de prova, além de ter fixado um teto referente ao valor indenizatório. Foram por ele criadas ainda outras disposições referentes à responsabilização civil do transportador aéreo. Sobre esse teto, segundo Guarisse (2018) as justificativas para explicar a limitação de responsabilidade no sistema estabelecido pela Convenção de Varsóvia foram a necessidade de proteção a uma indústria frágil e em processo de consolidação econômica e tecnológica; a possibilidade dos próprios consumidores contratarem um seguro pessoal; o balanceamento entre, de um lado, a presunção de culpa e, de outro, a responsabilidade limitada e a unificação internacional do direito com relação aos valores pagos. Posteriormente tais limitações foram sendo lapidadas por outras Convenções e Tratados, como a Convenção de Montreal e o Acordo de Kuala Lumpur, dando o Estado a regulamentação legal que faltava a tais Convenções. No Brasil houve a ratificação da Convenção de Montreal em 2006 harmonizando-a com a promulgação da Constituição Federal de 1988. Com isso os tratados internacionais foram incorporados aos regulamentos internos brasileiros, havendo uma harmonização entre diversos países integrantes da Convenção de Varsóvia.

O Brasil sendo um país que tem uma tradição e uma estrutura de aviação sólida, inclusive creditando-se a um brasileiro a invenção da aviação, a aeronáutica brasileira passou por diferentes processos e fases até chegar à estrutura atual. Também foi assim com relação a responsabilidade civil relativa ao transporte aéreo, tanto de passageiros como de cargas e produtos. Sendo o transporte aéreo uma forma de transporte que possui peculiaridades próprias, necessário uma legislação e normatização que viessem a regulamentar essa atividade. Porém, sendo um sistema de transporte que trabalha intensamente tanto de forma nacional como

internacional, além da necessária regulamentação, esta deveria estar de acordo com o regramento internacional referente a aeronáutica (BITENCOURT, 2015).

Com a participação do Brasil em Convenções e Tratados internacionais, além do advento da Constituição Federal de 1988, do Código Brasileiro de Aviação e de Código de Defesa ao Consumidor, criou-se o regulamento aeronáutico como se vê hoje. Atualmente, o regulamento referente à aviação brasileira também conta com uma estrutura sólida, em especial depois que o Brasil passou a integrar os tratados e convenções internacionais e que criou o Código Brasileiro de Aviação. A aviação comercial do Brasil sempre foi sólida, é atualmente uma das maiores do mundo e tem relevância também no cenário internacional, motivo pelo qual submete-se às regras internacionais atinentes à aviação. No Brasil encontram-se vários dos maiores aeroportos do planeta, e o trânsito que ocorre diariamente neles, tanto de transporte de passageiros como de cargas e produtos como de transporte nacional e internacional, é intenso (BRITTO, 2018).

A aviação comercial possui algumas características que são atribuídas às suas origens, militar e de controle do Estado. A aviação se desenvolve de maneira marcante no período das duas Grandes Guerras mundiais do século XX, no processo de crise das economias ocidentais, e também decorrente da saturação do sistema técnico. Entre a Primeira Grande Guerra Mundial e a queda da Bolsa de Wall Street, a técnica, até então implementada, não foi capaz de responder nem em quantidade nem em custo o crescimento, quando a produção passa de 32 milhões de toneladas de aço em 1913, para 57 milhões em 1929 (Gille, 1978). A aviação aparece no cenário da economia ocidental com as Grandes Guerras Mundiais pelos motivos que as provocaram como pelos desafios postos nessas guerras. O avião, já presente na Primeira Grande Guerra, associa duas variáveis importantes, o custo e a rapidez. Em 1919 os serviços de aviação civil podem ser verificados em trechos pontuais e pequenos equipamentos, mas realizando assim mesmo 5.150 km. Os voos fazem, por exemplo, trechos como Paris-Londres, com 11 passageiros ou Paris-Bruxelas com cinco passageiros (CALAZANS, 2017, pg. 15).

Com tal demanda, fez-se necessário fossem melhorias no sistema aeroviário brasileiro. Problemas estruturais e de regras e normatizações passaram a ser comuns, e a aviação brasileira passou por vários momentos de crise e reestruturação. Mais que nunca soluções foram buscadas, com a associação de novas técnicas às possibilidades da ciência, sendo que o advento da tecnologia foi preponderante para que a aviação pudesse se modernizar e se tornar mais segura. Os problemas de limitação de velocidade e o desempenho das aeronaves são superados e a partir daí a aviação brasileira ganha novos rumos. Aliado a tais melhorias passam-se a investir em pesquisas tanto práticas como teóricas, vindo a promover mudanças que resultaram em uma estrutura aérea de maior qualidade. Porém, a aviação brasileira ainda está longe de se igualar a

qualidade internacional, especialmente se comparada a de países mais desenvolvidos. Tem-se também que as crises na aviação brasileira deixaram sequelas, como o fechamento de inúmeros aeroportos em território nacional, e passa a aeronáutica tupiniquim por fases de crescimento e recessão (CAPEZ, 2014).

Importante aqui abordar o conceito de aviação. A aviação diz respeito a uma série de atividades que são desenvolvidas com o uso de aeronaves. O conceito de aeronaves, segundo a definição do Código Brasileiro de Aviação, é todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, sendo esse aparelho apto a transportar pessoas ou coisas. A aviação classifica-se em civil e militar, estando a aviação militar subordinada as forças armadas, com suas aeronaves obedecendo a seu próprio regramento, enquanto que a aviação civil abrange todas as demais categorias abrangidas e que se submete, como no caso do Brasil, às regras de um órgão público civil. A ação civil engloba a pública e particular, desde que pertencente ao ramo civilista (CALIXTO, 2018).

No caso brasileiro, o transporte aéreo tem papel fundamental dada as grandes distâncias do território, e que passam a ser transpostas pela difusão da aviação. Os passageiros são deslocados pelo território, em maior rapidez, e as mercadorias são transportadas em maior quantidade, pelas possibilidades de utilização da capacidade dos equipamentos (CUNHA, 2014, pg.32).

Com relação ainda a aviação civil, importante elucidar algumas questões de maior relevância com relação a este tipo de aviação, porque a aviação civil é ampla e engloba vários tipos de transporte. No Brasil, tem-se como regra definida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica que todas as aeronaves civis, sejam elas públicas ou privadas, devem se submeter às regras da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), sendo que as considerações de natureza trabalhista serão regidas pela Lei do Aeronauta. Com relação ainda a aviação civil, tem-se que os serviços aéreos são divididos basicamente em duas categorias, que abrangem os serviços aéreos públicos e privados (GROHMANN et. Al, 2018).

Os serviços aéreos públicos são os que abrangem todos os serviços aéreos especializados prestados para terceiros através de remuneração, como por exemplo os casos de aviação agrícola. Além destes casos abrange também os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, podendo ser estes prestados de maneira regular ou não regular que são os casos de táxi aéreo, além de doméstico ou internacional. Tem-se ainda que são considerados serviços aéreos privados, ou, TPP, os que são realizados sem remuneração e em benefício do próprio operador, como nos casos de transporte aéreo executivo e de recreio (FREITAS, 2017).

Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares.

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (artigo 3º, I).

§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas e as aeronaves privadas.

§ 3º As aeronaves públicas são as destinadas ao serviço do Poder Público, inclusive as requisitadas na forma da lei; todas as demais são aeronaves privadas.

§ 4º As aeronaves a serviço de entidades da Administração Indireta Federal, Estadual ou Municipal são consideradas, para os efeitos deste Código, aeronaves privadas (artigo 3º, II). (Revogado pela Lei nº 12.887, de 2013)

§ 5º Salvo disposição em contrário, os preceitos deste Código não se aplicam às aeronaves militares, reguladas por legislação especial (artigo 14, § 6º) (GREGORI, 2017, pg.23).

Um dos tratados mais importantes para o atual direito aeronáutico foi o Pacto de Varsóvia ou Tratado de Varsóvia. Trata-se tal pacto de uma aliança militar formada em 14 de maio de 1955 pelos oito países socialistas do Leste Europeu que formavam o Bloco do Leste e pela União Soviética, pelo qual era liderado. Tinha como objetivo proteger seus países membros de um possível ataque, fazer frente a Organização do tratado do Atlântico Norte (OTAN), que era composta por países capitalistas e liderada pelos Estados Unidos, além de organizar militarmente o bloco do Leste. Tinha também como objetivo evitar a deflagração de uma guerra. Com o fim dos regimes socialistas do leste europeu, o tratado deixou de fazer sentido, tendo então sua dissolução oficial em 1991. O fim do Pacto de Varsóvia representou, também, o fim da Guerra Fria (HELOANI, 2018).

A Convenção de Varsóvia teve ainda a finalidade de unificar regras relativas ao transporte aéreo internacional, e o Brasil passou a fazer e integrar o referido tratado, passando com isso a se submeter as regras internacionais aeronáuticas. Tem-se com isso que as regras locais não são cabíveis ao transporte aéreo internacional. O art. 1.º da Convenção de Varsóvia define como transporte aéreo internacional o transporte em que o ponto de partida inicial e o ponto de destino final estejam situados em Estados distintos ou que um ponto de escala esteja situado em um Estado diferente de onde se situa o ponto de partida e de destino. Em outras palavras, nestes casos específicos aplica-se a legislação da referida convenção (HONORATO, 2017).

Com relação a legislação nacional referente a matéria, o Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece em seu art. 251 ser nacional todo o transporte em que os pontos de partida, os pontos intermediários também chamados de escalas e de destino estejam situados

em território nacional. Também rege o transporte aéreo doméstico, que são os de transporte de passageiros dentro de solo nacional (HUPFFER, 2018).

Tem-se, portanto, que o transporte aéreo nacional é regido pelos seus próprios regramentos, sendo os principais a convenção de Varsóvia e o Código Brasileiro de Aeronáutica. Amplo debate doutrinário e jurisprudencial se encontra em cena, eis que com o advento do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, instituído pela Lei 8.079/90 vários acórdãos passaram a ser aplicados ao transporte aéreo, tanto em questões de danos materiais quanto de danos morais, e essa aplicação entende-se que vem contrariar a legislação específica, que em tese tem, pela regra da especialidade da lei prevalência sobre qualquer outra e o transporte aéreo continua a reger-se por normas próprias, ou seja, aquelas já citadas como a Convenção de Varsóvia e o Código Brasileiro de Aeronáutica. Já o Direito Comum é aplicável sempre que não houver um regramento específico (ICAO, 2016).

2.1 DIREITO AERONÁUTICO

A busca do homem por conquistar os céus sempre fez parte da história da humanidade, fazendo parte inclusive do imaginário popular, dando vida a contos e lendas muito antes de sequer ser possível ou existir a possibilidade do ser humano voar. Tem-se ainda que inúmeros indivíduos perderam suas vidas na busca e tentativa desse ganhar os céus. A mitologia grega que conta a história de Ícaro e Dédalo é um claro exemplo desse fascínio do homem por ganhar os céus. No plano concreto, grandes precursores da aviação foram figuras como Frade Roger Bacon ainda no século XIII, sendo o que talvez foi o mais famoso precursor da aviação Leonardo da Vinci no século XV. Além destas outras grandes figuras, começaram ainda no século passado a inventar o que seria os primórdios da aviação, como o Padre Bartholomeu de Gusmão ainda no começo do século XVII e os irmãos Montgolfier, em 1783, além dos irmãos Wright, em 1903 e por fim um dos brasileiros mais ilustre da história nacional Alberto Santos Dumont, em 1906 (ITANI, 2018).

Quando o sonho de voar passou a ser uma realidade, rapidamente o homem fez do espaço aéreo uma extensão de seu habitat e o incorporou de forma intensa como uma nova espécie de transporte, tanto de pessoas como de carga e produtos, e de lá para cá muita coisa mudou com a aviação, tendo evoluído a passos largos e se popularizado em igual proporção. Com sua

evolução, em especial, levando-se em conta a complexidade natural advinda de entre outras coisas se cruzar as fronteiras nacionais e internacionais de maneira fácil e rápida, eis que no espaço aéreo não se encontra os obstáculos que são naturais as vias terrestres ou fluviais, surgiu a necessidade de uma regulamentação que regulasse as questões jurídicas advindas das relações aeronáuticas, em especial com relação ao transporte aéreo, que veio a revolucionar a forma de transporte até então existente. Dessa necessidade de regulamentação, nasceram os tratados internacionais e posteriormente o Código Brasileiro de Aviação, que forma o denominado direito aeronáutico (MARANHÃO, 2018).

Direito aeronáutico é o ramo do direito que aborda as relações jurídicas referente ao assunto e vinculadas com a navegação aérea, o transporte aéreo dentro do campo doméstico e internacional e a aviação civil em geral. Pode ser também definido como o ramo do direito internacional público que regula as atividades dos Estados relativas as empresas públicas e privadas e as organizações internacionais intergovernamentais, regulamentando a exploração do transporte aéreo internacional e estabelecendo o regime jurídico do transporte aéreo internacional segundo os Tratados Internacionais (PENTEADO, 2018).

Com relação ao conceito de direito aeronáutico, é necessário esclarecer o que é direito aeronáutico à luz do direito nacional e internacional, eis que o direito aeronáutico se encontra regulado por ambos. É, portanto, o direito internacional a primeira estrutura legal do direito aeronáutico e da qual tudo se originou, inclusive o conceito de direito aeronáutico. Posteriormente, passaram a existir outras regulamentações tanto em âmbito nacional quanto internacional. Ainda que os voos domésticos possam ser regulamentados pela legislação interna de cada Estado, estas normas internas devem estar de acordo e acompanhar os Tratados Internacionais relativos a matéria de cunho aéreo. Assim é no Brasil, em que o direito aeronáutico é regulado por Convenções, Tratados e Atos Internacionais, apesar de possuir o Código Brasileiro de Aeronáutica criado em 1986 pela Lei 7.565, de 19.12.86, além de possuir, ainda, toda uma legislação complementar. Tanto os Tratados e Atos internacionais quanto o Código Brasileiro de Aeronáutica, são aplicados aos voos nacionais e internacionais em todo o território brasileiro e território exterior, nos locais onde for admitida a sua extraterritorialidade (PENTEADO, 2018).

Portanto, tem-se que o Direito aeronáutico possui várias regulamentações, que se complementam. É ele regulado por Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil é parte como as Convenções de Varsóvia, de Chicago e de Montreal, além de possuir um código próprio, o Código Brasileiro de Aeronáutica, que foi instituído além da legislação

complementar. Antes da criação do Código Brasileiro de Aeronáutica, já existia a previsão na Constituição Federal de 1937 e na de 1946, e a de 1988, que a competência privativa de legislar sobre o direito aeronáutico é da União, sendo que, após a promulgação da Constituição Federal de 1937, em seguida já foi criado o primeiro código da legislação referente à atividade aérea no Brasil, a denominada Código Brasileiro do Ar. Esse código foi substituído pelo Decreto-Lei nº 32/66, que permaneceu em vigor até 1986, quando foi então substituído pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, criado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e que ainda encontra-se em vigência (RABELO, 2018).

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).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12) (RABELO, 2018, pg. 21).

O Código Brasileiro de Aeronáutica vem a tratar sobre o contrato de transporte de passageiros e carga, estabelecendo suas regras. Com relação ao Código Brasileiro de Aeronáutica ainda, o mesmo regula também a obtenção de autorização ou concessão para a exploração de serviços aéreos públicos e estabelece regras específicas para tal questão, sendo fundamental o seu conhecimento para o início das atividades de uma empresa no setor. Regula ainda a restrição de capital estrangeiro, eis que os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados tanto por empresas nacionais quanto estrangeiras, sendo os requisitos especificados na legislação aeronáutica vigente (TAVEIRA, 2015).

O Código Brasileiro de Aeronáutica trata ainda sobre as questões que dizem respeito a obtenção de licenças para tripulantes. As questões relativas as licenças devem seguir o estabelecido pela ANAC, devendo as empresas observar tais questões no momento de contratação do serviço de transporte, além da obrigação de prover treinamento para revalidação destas licenças, tudo conforme determinações da ANAC, que é a Agência Nacional de Aviação Civil. O CBA regula ainda as questões relacionadas à segurança de voo, que é um item

primordial e que inclusive guarda relação direta com a responsabilidade civil relativa ao transporte aéreo (TAVEIRA, 2015).

Importante esclarecer sobre a Agência nacional de Aviação Civil, a ANAC. É um órgão governamental que promove a segurança da aviação civil e estimula a concorrência e melhoria da prestação dos serviços no setor de aviação civil. Sua criação se deu em 2005, através da instituição da Lei de Criação da ANAC de nº 11.182/2005 (CUNHA; WEYERMULLER; HUPFFER, 2017, p. 89).

Já quando se fala em transporte, tem-se que segundo Penteado (2018), o contrato de transporte é um dos mais importantes da atualidade, pois a necessidade de deslocamento rápido tanto de mercadorias como de pessoas justifica a busca por uma tecnologia cada vez mais apurada para que se possa satisfazer este desejo. Ainda segundo o autor, o contrato de transporte veio regulado pela primeira vez no Código Civil novo, CC 730 e seguintes, que lhe deram um específico desenho normativo novo e avançado, que estendeu bastante o que se entenderia por uma responsabilidade ordinária do transportador.

Importante esclarecer ainda que a Constituição Federal de 1988 também dispôs sobre o transporte aéreo. Em seu art. 21, inciso XII, letra c, diz que o transporte aéreo é uma concessão de serviço público, e em seu art. 178 diz que lei disporá sobre a ordenação do transporte aéreo e sobre o transporte internacional deverá ser observado o que foi disposto em acordos firmados pela União. Já existente em Constituições Federais anteriores de forma tímida, a regulamentação relativa ao espaço aéreo veio a ganhar os contornos atuais com a promulgação da Carta Magna de 1988 (REGNEL, 2018).

Procedendo-se a uma correta conceituação de direito aeronáutico, tem-se que é o ramo do direito formado por um conjunto de princípios e normas jurídicas relativas tanto ao direito público como ao privado, tanto de ordem interna como internacional, que regem as instituições e relações jurídicas relativas a atividade aeronáutica ou modificadas por ela. Seu objetivo é regular, tutelar e harmonizar diversos interesses e integrar diversas normas. O direito aeronáutico tem ainda por escopo abordar as relações jurídicas que sejam vinculadas com a navegação aérea, tanto do transporte aéreo no campo doméstico e internacional como da aviação civil em geral, dizendo respeito a movimentação de aeronaves dentro do espaço aéreo com acentuada influência do ar, traduzindo-se em até aproximadamente 80 km de altitude podendo ser modificado. Diz respeito ainda a comercialização do transporte aéreo e as demais atividades afins (RIBAS, 2018).

Com relação a denominação, há uma discussão em torno de ser o direito aéreo sinônimo ou não de direito aeronáutico. Há uma corrente teórica que defende que tais expressões não são sinônimas. Segundo tal entendimento, o Direito Aeronáutico regula apenas as questões relacionadas à navegação aérea e não as restantes atividades e aspectos que, direta ou indiretamente, se referem ao espaço aéreo, as quais pertenceriam ao campo do Direito Aéreo. Por tal entendimento, o Direito Aeronáutico estuda apenas as questões que têm vinculação com a navegação ou o transporte pelo ar, e não aos aspectos que estão relacionados com espaço aéreo, sendo estes relativos ao instituto do Direito Aéreo. Há uma corrente que considera que direito aéreo nada mais é que uma outra denominação para o ramo da ciência jurídico que é conhecido como direito aeronáutico (RIBAS, 2018).

2.2 RESPONSABILIDADE CIVIL

Antes de adentrar-se no tema de responsabilidade civil do transporte aéreo, faz-se necessário explanar-se sobre o tema responsabilidade civil. Inicialmente, vigorava o entendimento de que a reparação do dano se dava de forma privativa entre as partes, sendo que muitas vezes essa reparação se dava através de vingança e espólio de bens. Era regra jurídica então o talião, através do qual o legislador apropriava-se da iniciativa de cunho particular e declarava os termos para a retaliação. No entanto, percebe-se que a retaliação apenas não era suficiente, eis que a mesma além de não reparar os danos, muitas vezes os aumentava, surgindo o ressarcimento de danos pelo autor do dano e de forma imediata. Concomitante a isso, surge a vedação da vítima em fazer justiça com as próprias mãos, devendo procurar a tutela do Estado e o estabelecido pela autoridade (ANDRE, 2018).

Com esse entendimento de que a reparação pelo dano, mesmo advindo de relação entre particulares, devia ser tutelada pelo Estado, nasceu o instituto da responsabilidade civil, que desde então vem passando por diversas fases e estruturas. A responsabilidade civil possui como foco principal evitar a subsistência de um prejuízo injusto, em termos legais e objetivos, impondo com isso, como consequência uma transferência patrimonial do indivíduo que provocou a lesão através de seu ato ou omissão para o que foi vítima dessa lesão, o lesado. Tem como regra a obrigatoriedade de quem infringe um dever jurídico e causa dano a outrem na reparação desse dano causado e no ressarcimento do prejuízo (ANDRE, 2018).

A responsabilidade civil divide-se em objetiva e subjetiva. Em linhas gerais, a responsabilidade objetiva só interessa o dano e nexos causal, enquanto que para a responsabilidade subjetiva, interessa também o fato culpa sendo que nestes casos só haverá a responsabilidade civil se comprovada a culpa de quem causou o dano. Tem-se ainda que com relação a responsabilidade, a mesma pode ser dividida entre penal e civil. A responsabilidade penal é aquela que o agente infringe uma norma de direito público, através de um ato ilícito e com isso causa uma perturbação da ordem social, sendo com isso passível de punição através de uma pena. Este ato ilícito pode repercutir em ambas as esferas, civil como penal, sendo cabível tanto uma pena como uma indenização (BITENCOURT, 2015).

Segundo o Código Civil brasileiro, para extrair a regra geral da responsabilidade civil, deve-se fazer a combinação entre os artigos 186 e o artigo 927. O primeiro artigo define o ato ilícito típico e o segundo trata do dever de indenizar. A combinação desses dois artigos aponta que haverá responsabilidade civil, e em consequência o dever de reparar o dano causado quando o indivíduo, por ação ou omissão voluntária e agindo com dolo ou culpa, causar dano a outrem, seja esse dano de natureza material ou exclusivamente moral. Mas para que isso ocorra, é indispensável a presença do nexos causal, ou seja, foi a ação ou omissão que deu causa ao dano (BRITO, 2018).

A responsabilidade civil é um ramo do direito que abrange um horizonte de relações, estando presente na maioria absoluta das relações jurídicas. Desta forma, a responsabilidade civil é um tema de grande relevância na atualidade jurídica, eis que ao produzir reflexo nas atividades contratuais e extracontratuais, a responsabilidade civil torna-se presente em quase todos os tipos de relação e por isso tem-se ainda que deve ela ser dotada de grande flexibilidade, sempre com o intuito de reestabelecer o equilíbrio causado pelo dano (CALAZANS, 2017, pg. 15).

Responsabilidade civil é definida como a obrigação de reparar o dano que uma pessoa causa a outra, seja de forma culposa ou dolosa. Portanto, é o dano requisito imprescindível para se configurar a eventual responsabilidade civil de quem o provocou. O direito pátrio regula e procura determinar com relação a responsabilidade civil em que condições uma pessoa pode ser considerada responsável pelo dano por ela causado e sofrido por outra e em que medida está obrigada a repará-lo (CALAZANS, 2017, pg. 15).

Para configuração da responsabilidade civil, deve-se estar presente alguns requisitos, para isso partindo-se do seguinte posicionamento: o indivíduo que violar um dever jurídico causando com algum dano, seja através de um ato lícito ou ilícito, ou seja, por culpa ou dolo,

tem o dever de reparar este dano, pois todos tem o dever através da imposição jurídica originária de não causar danos a outrem, sendo este um dos principais princípios existentes inclusive constitucionalmente, e ao violar este dever jurídico originário passa-se a existir um dever jurídico sucessivo que é o de reparar aquele dano (CAPEZ, 2014).

A palavra responsabilidade traz em seu bojo a noção de responder. É uma palavra que se originou do latim, do verbo "Respondere" e traz em seu bojo seu próprio conceito. Por responsabilidade significa que quando uma pessoa, diante uma ação ou omissão, vem a causar um dano a outrem, tem a obrigação de responder e assumir as consequências que este dano tenha causado, trazendo com essa reparação um novo equilíbrio em substituição ao que foi perdido com o dano, voltando a parte lesada ao seu estado anterior ao dano sanado (CAPEZ, 2014).

Imprescindível antes de adentrar-se ao tema da responsabilidade civil do transportador público, tecer breve explanação sobre as modificações trazidas pela Constituição Federal de 1988 e pelo Código de Defesa do Consumidor ao instituto da responsabilidade civil, eis que a partir destes marcos houve transformações significativas no ordenamento jurídico brasileiro relativas ao assunto da responsabilização. A Constituição Federal privilegiou ampla categoria de princípios protetivos e direitos, inclusive os denominados extrapatrimoniais e afirmando a proteção dada ao indivíduo. Na mesma esteira e quase na mesma época, nasceu o Código de Defesa do Consumidor, que veio a tutelar de maneira ostensiva os direitos do consumidor. Com relação aos princípios trazidos pela Carta Magna, tem-se que os princípios da dignidade da pessoa humana e da livre iniciativa veio a reforçar os direitos já existentes, porém não estavam efetivamente no rol dos princípios constitucionais (CALIXTO, 2018).

A Constituição tratou da questão da responsabilidade civil do Estado, ao determinar de maneira expressa em seu art. 37, § 6º que a responsabilidade do ente público será objetiva, não sendo possível tentar alegar culpa ou dolo na tentativa de ensejá-la. Tratou a Carta Magna também de outra questão fundamental, a de responsabilidade civil, que engloba a responsabilização do transportador aéreo que é a relativa ao dano moral, instituto que antes da Lei Maior não tinha uma regulamentação específica. Traçadas tais explanações, necessárias ao entendimento da responsabilidade civil do transportador aéreo, passar-se-á ao tema propriamente dito (CALIXTO, 2018).

2.3 RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR CIVIL

O transporte aéreo, por suas próprias particularidades, diferencia-se em alguns aspectos do transporte em geral, seja ele de pessoas ou carga e produtos, e faz com que necessite de uma legislação específica, que aliada as normatizações existentes sobre a matéria, tanto de ordem nacional como internacional, faz com que existam regras específicas com relação a responsabilidade civil e seus limites no transporte aéreo. Tem-se ainda como particularidade ao transporte aéreo é que a este se aplica, além das regras específicas como o Código Brasileiro de Aviação, outros institutos se incluindo, entre estes o Código de Defesa do Consumidor, eis que esse adotou uma posição inovadora ao abandonar o clássico conceito de culpa, vista até então como fundamento para a responsabilidade civil (CALIXTO, 2018).

A responsabilidade civil durante o transporte de passageiros ou de cargas é disciplinada pelo Código Brasileiro de Aeronáutica em seus artigos 257, 260, 262, 269 e 277 e também na Convenção de Montreal, que foi incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto 5.910/2006, harmonizando-se com isso a Constituição Federal vigente. Porém, no Brasil, costuma-se aplicar nos casos de responsabilidade civil do transportador aéreo o Código do Consumidor e não a Convenção de Montreal. Esse assunto já restou superado relativa a questão de a relação de transporte aéreo ser uma relação de consumo, por isso ser regulada pelo CDC. O transporte aéreo civil, seja relativo a passageiros ou cargas, enquadra-se na definição de relação de consumo, sendo, portanto, tutelado pela lei pertinente que no Brasil é o Código de Defesa do Consumidor (CUNHA, 2014, pg.32).

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN.

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital par a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo (CUNHA, 2014, pg.32).

Com relação a existência de um contrato de transporte, tem-se que tal contrato tanto pode ser como formal ou informal, eis que a falta de um contrato escrito não pode se traduzir em prejuízo para as partes contratantes. Importante ainda esclarecer que por transporte aéreo entende-se tanto o transporte de carga e produtos como o transporte de passageiros. Tem-se, portanto, que a responsabilidade civil do transportador aéreo engloba toda e qualquer relação

existente entre as partes ligadas ao transporte aéreo. O contrato de transporte ainda se dá majoritariamente na espécie contrato de adesão, eis que neste tipo de contrato, as partes não discutem e estabelecem muitas cláusulas e normas específicas, nem se discute de forma aprofundada tais cláusulas, visto que estas são estipuladas previamente por uma das partes, enquanto que a outra só adere a elas. Nascendo o contrato, nasce a obrigação de o transporte aéreo ocorrer sem danos ao contratante, e caso tal não aconteça, ocorrerá o inadimplemento contratual, ensejando a responsabilidade civil de indenizar ou reparar o dano (GROHMANN et. Al, 2018).

Para se configurar a responsabilidade do transporte aéreo no Brasil, são necessários alguns requisitos específicos e determinados pela legislação pertinente, tanto a nacional como a internacional, da qual também a aeronáutica brasileira é subordinada. Tais requisitos se traduzem em e decorrem dos seguintes elementos: a existência de um contrato de transporte, sendo que o contrato de transporte passa a existir a partir da efetivação do negócio de transporte. Necessário ainda, a ocorrência de um fato ou ato no curso do transporte, devendo este ato ou fato, ilícito ou lícito, ter causado um dano, sendo o próximo elemento necessário e caracterizador da responsabilidade civil a verificação de um dano. Por fim, necessário a existência de um nexo de causalidade entre o fato ou ato ocorrido e o dano verificado, ou seja, que um tenha decorrido do outro, não bastando a existência concomitante de ambos e sim também a existência de um nexo que os uma. Configurado o caso de responsabilidade civil por transporte aéreo, passa-se a aplicação das leis e normas cabíveis, existindo neste quesito no Brasil, entendimentos conflituosos sobre o assunto (GROHMANN et. Al, 2018).

Os danos passíveis de serem de responsabilidade do transportador aéreo são os de morte ou lesão de passageiro por acidente ocorrido durante a execução de transporte aéreo e a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque, por extravio ou perda de bagagem, de atraso no transporte aéreo contratado. Sem intenção de aqui apresentar um rol exauriente, far-se-á aqui uma tentativa de apresentar as hipóteses que enseja a responsabilidade civil no transporte aéreo, sendo elas a morte ou lesão física do passageiro, atraso no voo, atraso na partida, atraso na escala, interrupção de voo em aeroporto de escala, destruição, perda, avaria ou atraso na entrega da bagagem, e no caso de transporte de mercadorias. A responsabilidade civil do transportador estende-se a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho, bem como aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia (FREITAS, 2017).

Outro elemento essencial a configuração da responsabilidade civil do transporte aéreo é que o fato que deu origem ao suposto dano tenha advindo no curso do transporte, sendo excluídos eventuais danos ocorridos em momento anterior ou posterior ao transporte em si (FREITAS, 2017).

O elemento dano, obviamente deve estar presente na possibilidade de uma responsabilização do responsável pelo transporte aéreo. Dano se traduz em evento que tenha causado prejuízos de que espécie for ao indivíduo então lesionado. Apesar de o dano não se traduzir essencialmente em lesão de natureza patrimonial, sua reparação na grande maioria das vezes se dá através de valores monetários, mesmo nos casos em que o dano foi extrapatrimonial. Já os valores a serem auferidos para o ressarcimento do dano, deve ser fixado através de regramento próprio a ser seguido pelos Tribunais, existindo entre esse regramento inclusive referente ao teto máximo de valores indenizatórios. Importante ainda esclarecer que o dano, seja de qual tipo for, sempre deverá ser comprovado e não presumível, sendo a prova de sua existência elemento fundamental a existência de responsabilidade civil (HELOANI, 2018).

Além do dano necessário, também a comprovação do nexo causal existente entre o fato ou o ato que ocorreu durante o transporte aéreo e o dano verificado e dele advindo. Nexos causal é o vínculo existente entre a conduta de um indivíduo, seja ela omissiva ou comissiva, e o resultado produzido por esta conduta. Para se chegar a tais condutas responsáveis por um dano necessário, se faz examinar o nexo de causalidade e com isso descobrir quais foram as condutas, positivas ou negativas, que deram causa ao resultado previsto em lei e que são por isso passíveis de reparação. Assim, só se poder afirmar que uma pessoa causou um determinado fato se conseguir estabelecer a ligação entre a sua conduta, seja de ação ou omissão, e o resultado gerado. Junto com o dano, é o nexo de causalidade um pressuposto inafastável para se configurar a responsabilidade civil (HELOANI, 2018).

No caso da responsabilidade civil nos casos de transporte aéreo, a exemplo de outras diferenças existentes entre o transporte nacional e internacional, os regimes relativos as responsabilidades também são um pouco diferentes, dependendo do tipo de transporte que ocorreu o dano, se no transporte nacional ou internacional. Tem-se que no transporte internacional, a responsabilidade é por culpa presumida do transportador, sendo que se este conseguir comprovar que o dano ocorreu mesmo tendo o transportador tomado todas as medidas necessárias para se evitar o referido dano traduzindo-se este em fato alheio a sua conduta, pode o mesmo lograr êxito em afastar a sua responsabilidade. No entanto que ocorrerá apenas na

hipótese de provar o transportador que tomou as medidas necessárias para evitar os danos ou se provar que lhe era impossível tomá-las (HONORATO, 2017).

Já no transporte nacional, ou seja, aquele que é prestado dentro de solo brasileiro, as regras para a responsabilização civil do transportador aéreo diferem da aviação internacional no sentido de que a culpa será sempre objetiva, nunca presumida como no caso do transporte aéreo internacional. Entretanto, tanto na culpa presumida como na objetiva, a responsabilidade civil do transportador público é limitada a certo valor (HONORATO, 2017).

[...] os regimes do transporte internacional e o do transporte nacional são um pouco diferentes. No transporte internacional a responsabilidade é por culpa presumida do transportador. Diz-se que é por culpa presumida pois o transportador pode afastar a sua responsabilidade se provar que tomou as medidas necessárias para evitar os danos ou se provar que lhe era impossível tomá-las (HONORATO, 2017).

No ordenamento pátrio, por tudo o que se já analisou referente ao tema, depreende-se que a legislação especial teve por bem estabelecer um regime geral de responsabilidade, onde não se pesquisa o elemento subjetivo como culpa ou o dolo do transportador e sim a relação causal e o dano infligido. Anteriormente tema de controvérsias doutrinárias e jurisprudenciais, atualmente está consolidado tal entendimento de responsabilização objetiva nos casos de danos em transporte aéreo. Por responsabilidade objetiva entende-se aquela que independe da intenção de quem causou um dano a outrem, bastando a existência deste dano para configurar a responsabilidade civil (HUPFFER, 2018).

Essa responsabilidade objetiva, não obstante, ser cabível nos casos de aviação nacional foi regulamentada pelo Tratado de Varsóvia, posteriormente pela Convenção de Montreal e por fim na aviação brasileira ainda pelo Código de Defesa ao Consumidor, tendo todos determinado que no transporte nacional, a responsabilidade é objetiva. O fez através do entendimento de que o transportador não pode se eximir da responsabilização, mesmo provando que tomou as medidas necessárias ou que lhe era impossível tomá-las. No entanto, entende-se que seja no transporte nacional ou internacional, provado o dano e provado o transporte, se o referido dano foi ocasionado durante o transporte aéreo o transportador sempre será responsável cabendo dali uma indenização (HUPFFER, 2018).

Segundo Hupffer (2018, pg.23), a legislação especial procurou com os critérios acima estabelecer um sistema equilibrado, pois o interessado beneficia-se com a presunção de culpa grave ou dolo, pois não fica obrigado a provar o elemento subjetivo da responsabilidade do

transportador. Afirma ainda o autor que a prova desse elemento subjetivo seria extraordinariamente difícil em virtude dos aspectos técnicos do transporte aéreo.

A responsabilidade civil tem como pressupostos a ação, a omissão e a imputabilidade. Isto porque as condutas que venham a causar dano são na maioria das vezes cometidas por uma ação que se origina de um fazer comissivo e não de uma omissão, ou seja, nasce de uma ação voluntária de uma pessoa que causa um prejuízo, dano ou lesão a outra pessoa. Diferente da omissão onde temos um não fazer, uma pessoa que não age quando poderia e com isso permite que alguém diante um risco ou uma situação de perigo venha a sofrer um dano ao patrimônio ou uma lesão a si própria (RABELO, 2018).

Em termos ainda de pressupostos ensejadores da responsabilidade civil por parte do transportador que não cumpriu com o pactuado, se dão também pelo fato do transporte e danos. Segundo Taveira (2015, pg. 23), o nexos causal, pressuposto essencial para a configuração da responsabilidade civil e do dever de indenizar, sendo a relação de causalidade é o liame entre o ato lesivo do agente e o dano ou prejuízo sofrido pela vítima. Se o dano sofrido não for ocasionado por ato do agente, inexistente a relação de causalidade. Pelo dano significa que a atitude do transportador deve ter causado um dano. Dano pode ser definido como o prejuízo que resultou da lesão a um bem ou direito, sendo então a perda ou redução do patrimônio material ou moral do contratante lesado, advindo este da conduta do agente, o que gera para este o direito de ser ressarcido. Esse ressarcimento visa o retorno da situação ao estado em que se encontrava antes do dano para que seja compensado caso não exista possibilidade de reparação. Ainda com relação ao dano, este pode ser de várias formas, como o dano material, dano moral, dano estético, o dano referente a perda de uma chance, sendo este rol apenas exemplificativo.

Porém, para a responsabilidade civil ser afastada, é necessária prova cabal da alegada inimputabilidade, pois a regra através da qual o agente causador do dano fica obrigado a repará-lo deve ser aplicada sempre que for possível, evitando-se assim não só a injustiça como a insegurança jurídica (RABELO, 2018).

3 CONCLUSÃO

O objetivo deste estudo foi analisar aspectos da responsabilidade civil no transporte aéreo, verificando quais são as espécies e elementos que compõe a responsabilidade civil e suas peculiaridades diferenciando a suas modalidades com base nos elementos baseados na culpa e danos.

Diante do enfrentamento temático, conclui-se com o presente trabalho de pesquisa, que a responsabilidade civil do transporte aéreo se trata de um tema de grande relevância para a sociedade e também no ordenamento jurídico, de igual forma gera repercussão em todo o mundo.

Mister se faz ressaltar que, cabe a empresa aérea provar que o dano tenha ocorrido pelo fato de caso fortuito, força maior culpa exclusiva da vítima ou fato de terceiro, limitando-se as duas últimas elencadas com pouca repercussão quanto a sua aplicabilidade no âmbito da responsabilidade civil.

Entende-se que a responsabilidade civil do transportador aéreo, hoje é possível dizer que vigora uma regra jurídica, de criação jurisprudencial, esta sendo de obrigação à reparação integral de todos e quaisquer danos, sejam a pessoas ou a coisa, patrimoniais ou extras patrimoniais que aconteçam dentro de relações de consumo.

Com a evolução do mundo, das tecnologias e conseqüentemente da aviação, o direito aeronáutico também deverá evoluir para acompanhar todas as mudanças que ocorrerão e novas responsabilidades aos transportadores surgirão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRE, Maristela Afonso de. Contratos de gestão: contradições e caminhos da administração pública. *Rev. adm empres*, São Paulo, v. 35, n. 3, p. 6-12, Jun. 2018.

BITENCOURT, Cezar R. Tratado de direito penal: parte geral. 17. ed. São Paulo: Saraiva, 2015. v. 1.

BRITTO, Thomaz Muylaert de Carvalho. A responsabilidade civil no transporte aéreo nacional e internacional. *Conteudo Juridico*, Brasília-DF: 22 dez. 2016. Disponível em: <<https://www.conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/48324/a-responsabilidade-civil-notransporte-aereo-nacional-e-internacional>>. Acesso em: 18 abr. 2020.

CALAZANS, Daniel Celso. Acidentes Aéreos – Conheça os bastidores das investigações de acidentes aeronáuticos / Daniel Celso Calazans – São Paulo: Editora Bianch, 2013.

CAPEZ, Fernando. Curso de direito penal: parte geral. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

CALIXTO, Marcelo Junqueira. A responsabilidade civil do transportador na jurisprudência do STF. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XIV, n. 87, abr. 2011.

CUNHA; WYERMULLER; HUPFFER. (2017) Desafios à efetivação do Direito. *Feevale*, p.89. Disponível em: <<https://www.feevale.br/institucional/editora-feevale/direito-10--desafios-a-efetivacao-do-direito>>. Acesso em: 28 abr, 2020.

CUNHA, Marcio Felipe Lacombe da. Responsabilidade do Estado nos Acidentes Aeronáuticos. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2014.

FAVORITO. (2013) Direito Aeronáutico e o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <<https://fernandafav.jusbrasil.com.br/artigos/136299417/o-direito-aeronautico-e-o-codigo-brasileiro-de-aeronautica>> Acesso em: 09 jul 2020.

FERNANDES, Lyerka Kallyane Ramos. Método de Pesquisa Qualitativa: Usos e Possibilidades. *Psicologado*, [S.l.]. (2014). Disponível em: <<https://psicologado.com.br/psicologia-geral/introducao/metodo-de-pesquisa-qualitativa-usos-e-possibilidades>> Acesso em: 10 jul 2020.

GUARISSE, João Francisco Menegol. A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR AÉREO INTERNACIONAL POR DANOS À INTEGRIDADE PESSOAL DE PASSAGEIROS. 2018.

GROHMANN, Márcia Zampieri; BATTISTELLA, Luciana Flores; LÜTZ, Carolina. Avaliação dos serviços de transporte aéreo brasileiro: análise da imagem e da atitude como antecedentes da intenção de uso. *Gestão & Produção*, São Carlos, v. 21, n. 1, p.215-227, 2018.

FREITAS, Paulo Henrique de Souza. Responsabilidade Civil no Direito Aeronáutico. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2017.

GREGORI, Maria Stella. A responsabilidade civil do transporte aéreo nas relações de consumo. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, X, n. 45, set 2017. Disponível em: <http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2223>. Acesso em 18 abr. 2020.

HELOANI, Roberto. Sob a ótica dos pilotos: uma reflexão política sobre condições e organização do trabalho dos controladores de voo. *Rev. psicol. Polít*, São Paulo , v. 8, n. 16, p. 205-230, dez. 2008 . Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519549X2008000200003&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 20 abr. 2020.

HONORATO, Marcelo. Crimes aeronáuticos. 3. ed. Rio de Janeiro: Lumen Júris, 2017.

HUPFFER, Haide Maria et al. Responsabilidade civil do Estado por omissão estatal. *Rev. direito GV*, São Paulo, v. 8, n.1, p. 109-129, Jun. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S180824322012000100005&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 14 abr. 2020.

ICAO. International Civil Aviation Organization. Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation: aircraft accident and incident investigation. 10. ed. 2016.

ITANI, Alice. SAÚDE E GESTÃO NA AVIAÇÃO: A EXPERIÊNCIA DE PILOTOS E CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO. P. 203-212. 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/psoc/v21n2/v21n2a07.pdf>>. Acesso em: 14 abr. 2020.

LAKATOS, E. M. & MARCONI, M. A. **Metodologia do trabalho científico**. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2007.

MARANHÃO, Natalie del Carmen Rodrigues de Carvalho. Considerações sobre a inaplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor ao transporte aéreo internacional de passageiros segundo jurisprudência do Supremo Tribunal Federal. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XX, n. 162, jul 2018.

PENTEADO, Luciano de Camargo. Responsabilidade civil no transporte de pessoas: diálogo entre o CDC e o CC. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, IX, n. 34, nov 2006. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1332>. Acesso em: 16 abr. 2020.

RABELO, Fernanda Albernaz. Responsabilidade civil no transporte de pessoas. *Conteúdo Jurídico*, Brasília-DF: 07 ago. 2015. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.54165&seo=1>>. Acesso em: 21 abr. 2020.

REGNEL, Sandro Karacz. Da responsabilidade civil na aviação comercial. 2004. 37 f. Monografia (Especialização) - Curso de Direito, Setor de Ciências Sociais e Jurídicas, Universidade Federal do Paraná - Ufpr, Curitiba, 2018. Disponível em: <<https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/40223/M485.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em 18 abr. 2020.

RIBAS, Matheus José. Responsabilidade decorrente do contrato de transporte: DIREITO MUNICIPALDIREITO DAS OBRIGAÇÕES E CONTRATOSRESPONSABILIDADE CIVILRESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR. 2018. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/58259/responsabilidade-decorrente-do-contrato-de-transporte>>. Acesso em: 22 abr. 2020.

TAVEIRA, Nelson de Souza. Além dos manuais: uma conversa sobre segurança de voo/ Nelson de Souza Taveira – São José dos Campos, SP: Somos Editora, 2015.