



**UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA**  
**ALVARO LIMA SARDINHA**

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO:**  
**LIMITES E POSSIBILIDADES**

São Bernardo do Campo

2020

**ALVARO LIMA SARDINHA**

**LEGISLAÇÃO, REGULAMENTAÇÃO E DIREITO AERONÁUTICO**

Monografia apresentada ao Curso de Pós-Graduação Lato Sensu em 11/09/2020, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito à obtenção do título de Especialista em Direito Aeronáutico.

Orientação: Prof. Alvaro José de Souto, MSc.

São Bernardo do Campo

2020

**ALVARO LIMA SARDINHA**

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO:  
LIMITES E POSSIBILIDADES**

Esta Monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Especialista em direito aeronáutico e aprovado em sua forma final pelo Curso de Pós-Graduação Lato Sensu em 11/09/2020, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

São Bernardo do Campo, 11 de setembro de 2020

---

Professor orientador: Alvaro José de Souto, MSc.  
Universidade do sul de Santa Catarina

---

Professor: Joel Irineu Lohn, MSc.  
Universidade do sul de Santa Catarina

Dedico este trabalho a minha esposa, filhos e neto que ao meu lado sempre estiveram, agradeço a DEUS por mais esta conquista.

## RESUMO

Este trabalho tem como objetivo abordar a responsabilidade civil no transporte aéreo limites e possibilidades em caso de acidente aéreo, tendo como principal tema o direito a indenização com intuito de compensar e/ou reparar prejuízos às vítimas, sujeita à obrigação de reparar. Um dos maiores problemas em se obter a responsabilidade civil no transporte aéreo, é a necessidade da vítima ou seus familiares ingressem com ação judicial para obter o seu direito. Diante disso, pergunta-se: quais os limites e possibilidades para a reparação civil decorrente do transporte aéreo? A responsabilidade surge com a violação de um dever jurídico. Podemos visualizar de maneira mais nítida, de que a responsabilidade civil recai sobre o direito material e direito moral da vítima. Os pressupostos da responsabilidade encontram-se no art. 186 do CC. Os procedimentos metodológicos, adota-se o método de abordagem dedutiva, a partir do qual evidencia-se a análise do caso proposto, e a análise apresenta uma natureza qualitativa. O método de procedimento adotado será o monográfico e a técnica de pesquisa é a bibliográfica. A pesquisa é considerada como empírica, já que é necessária a busca de dados relevantes para que se possa chegar a conclusões a cada ocorrência com o intuito de prevenção de novos acidentes aéreos. O campo de pesquisa é o Direito Aeronáutico e a Responsabilidade Civil e as técnicas e os instrumentos utilizados de coleta de dados são os atos ilícitos em acidentes aéreos, através dos relatórios de investigações.

Palavras-chaves: Responsabilidade Civil, Indenização, Acidente Aéreo

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	7
1.1 Conduta .....	8
1.2 Dano.....	8
1.3 Dano Emergente.....	9
1.4 Lucros Cessantes.....	10
1.5 Nexo de Causalidade ou Relação de Causalidade.....	10
1.6 Culpa.....	10
1.7 Dolo.....	11
1.8 Objetivos.....	11
<b>2 RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO:</b>	
<b>LIMITES E POSSIBILIDADES PROBLEMA</b> .....	12
2.1 Responsabilidade civil do transportador – Excludentes no dever de indenizar .....	16
2.2 Responsabilidade Objetiva.....	17
2.3 Direito do trabalho e sua indenização.....	18
2.4 Da Investigação sobre acidente aéreo.....	19
2.5 Da competência penal,,,,,,,,,,,,,.....	20
2.6 Do Prazo prescricional.....	22
2.7 Da intervenção do Ministério Público.....	22
<b>3 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS</b> .....	24
<b>4 CONCLUSÃO</b> .....	25
<b>5 REFERÊNCIAS</b> .....	27

## 1. INTRODUÇÃO

Cada vez mais presenciamos muitos acidentes aéreos e nos deparamos a cada desastre com a dor de famílias e vítimas, seja pela perda ou lesões causadas, neste sentido observamos cada vez mais doutrinas e jurisprudências que discutem sobre a responsabilidade civil no transporte aéreo.

Esta pesquisa procura demonstrar o direito que vítimas e familiares possuem ao ingressar com pedido de indenização, quando resta devidamente comprovado o ato ilícito praticado pela empresa aérea, bem como a lesão e prejuízo sofrido pela vítima e seus familiares, assim em decorrência de um ato ilícito, poderá pleitear judicialmente uma indenização a qual será fixada em pecúnia a fim de compensar ou reparar o dano sofrido, seja este material ou moral.

A conduta culposa do agente transportador, deve ser considerada essencial para gerar a indenização. Em relação ao dolo é quando o agente tem a consciência do ato; bem como a vontade de cometê-lo, assumindo assim todo o risco pela atividade desenvolvida. O dano material é o prejuízo o qual poderá ser ressarcido ou o dano moral o qual poderá ser compensado com o intuito de minimizar a dor sofrida, assim para se obter uma indenização é imprescindível a ocorrência de um dano para que possa surgir o direito de indenizar, pois sem a ocorrência deste elemento não haveria o que indenizar.

A responsabilidade civil deverá ser classificada, de acordo com a natureza do dever jurídico violado pelo causador do dano, seja contratual ou extracontratual.

Na responsabilidade civil contratual, temos que o dever violado tem sua origem quando da celebração ou da execução de um contrato. Assim se quando duas ou mais pessoas firmam um determinado contrato, ambas as partes tornam-se responsáveis por cumprir as obrigações que ali convencionaram.

Já a responsabilidade extracontratual, tem deveres jurídicos oriundos da norma legal ou do ordenamento jurídico considerado como um todo. O dever jurídico violado não está previsto em nenhum contrato e sem existir qualquer relação jurídica anterior entre o lesante e a vítima.

Na prática, tanto a responsabilidade contratual como a extracontratual dão ensejo à mesma consequência jurídica: a obrigação de reparar o dano. Desta forma, aquele que, mediante conduta voluntária, transgredir um dever jurídico, existindo ou não negócio jurídico, causando danos a outrem, deverá repará-lo.

A obrigação de reparar o dano, surge mediante a prática de atos ilícitos que contrariam o ordenamento jurídico, lesando o direito subjetivo de outrem.

O Código Civil em seu artigo 186 estabelece a definição de ato ilícito:

Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Ao se analisar o referido artigo é possível identificarmos os elementos da responsabilidade civil, sendo estes, a conduta culposa do agente, nexos causal, dano e culpa.

### 1.1 Conduta

O principal elemento do ato ilícito, e por consequência da responsabilidade civil é a conduta humana. Entende-se por conduta o comportamento humano voluntário, que surge através de uma ação ou omissão, produzindo consequências jurídicas.

No entendimento de Maria Helena Diniz (2005,p. 43) a conduta é:

A ação, elemento constitutivo da responsabilidade, vem a ser o ato humano, comissivo ou omissivo, ilícito ou lícito, voluntário e objetivamente imputável do próprio agente ou de terceiro, ou o fato de animal ou coisa inanimada, que cause danos a outrem, gerando o dever de satisfazer os direitos do lesado.

A responsabilidade decorrente do ato ilícito é baseada na ideia da culpa enquanto a responsabilidade sem a demonstração de culpa é baseada no risco. Assim temos que o agente causador é responsável pelo fato de que teria agido de uma determinada forma, enquanto o ordenamento jurídico determina que deveria ou poderia ter agido de maneira diversa. É importante ressaltar que o ato voluntário significa o discernimento e a consciência da ação, e não a consciência de causar um resultado danoso sendo este o conceito de dolo.

### 1.2 Dano

A existência de dano é requisito essencial para a responsabilidade civil. Não seria possível se falar em indenização, nem em ressarcimento se não existisse o dano.

Segundo Maria Helena Diniz (1994 p.48)

o dano pode ser definido como a lesão (diminuição ou destruição) que, devido a um certo evento, sofre uma pessoa, contra a sua vontade, em qualquer bem ou interesse jurídico, patrimonial ou moral.

Para que o dano seja indenizável é necessária à existência de alguns requisitos. Primeiramente é preciso que haja a violação de um interesse jurídico patrimonial ou extrapatrimonial.

Os bens extrapatrimoniais são aqueles inerentes aos direitos da personalidade, quais sejam, direito a vida a integridade moral, física ou psíquica. Por essa espécie de bem possuir valor imensurável, é difícil valorar a sua reparação. O dano patrimonial subdivide-se em danos emergentes e lucros cessantes.

O Código Civil, no tópico em que aborda as perdas e danos, explica o conceito do dano emergente e dos lucros cessantes. O artigo 402 do código civil, descreve que as perdas e danos abrangem: o prejuízo efetivamente sofrido, chamado de dano emergente; e o que o prejudicado deixou de lucrar em razão, ou seja, os lucros cessantes.

Art. 402.

Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidos ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar.

### 1.3 Dano Emergente

Corresponde ao prejuízo imediato e mensurável, sendo atribuído a este como dano material que deverá ser considerado como o prejuízo financeiro efetivamente sofrido pela vítima, causando diminuição do seu patrimônio.

O dano emergente é o prejuízo efetivamente sofrido pela vítima, enquanto o lucro cessante é o que ela deixou de lucrar. A Constituição Federal de 1988, nossa lei maior, assegurou o direito ao ressarcimento por danos materiais e morais em caso de sua violação, em seu artigo 5o., inciso V e X, vejamos:

Art. 5o.(...) V-é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem, [...]

X-são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano moral decorrente da sua violação.

#### 1.4 Lucros Cessantes

São prejuízos causados pela interrupção de qualquer das atividades de uma empresa ou de um profissional liberal, no qual o objeto de suas atividades é o lucro, ou seja, aquilo que a vítima deixou de ganhar em decorrência do dano, já que correspondente à frustração daquilo que era razoavelmente esperado se auferir, corresponde, a um prejuízo projetado para o futuro.

#### 1.5 Nexo de Causalidade ou Relação de Causalidade

É o vínculo fático que liga o efeito à causa, ou seja, é a comprovação de que houve o dano efetivo, motivado por ação, voluntária, negligência ou imprudência daquele que de alguma forma causou o dano e ocorre quando se verifica o vínculo entre a conduta do agente e o resultado do ato ilícito. Para que se possa caracterizar a responsabilidade civil do agente, não basta apenas que o mesmo tenha praticado uma conduta ilícita, e nem mesmo que a vítima tenha sofrido o dano. É imprescindível que o dano tenha sido causado pela conduta ilícita do agente e que exista entre ambos uma relação de causa e efeito.

O nexo de causalidade é requisito essencial para qualquer espécie de responsabilidade, ao contrário do que acontece com a culpa, que não necessita estar presente na responsabilidade objetiva.

Carlos Roberto Gonçalves (2002, p.524) afirmar que:

*Das várias teorias sobre o nexo causal, o nosso Código adotou, indiscutivelmente, a do dano direto e imediato, como está expresso no art. 403; e das várias escolas que explicam o dano direto e imediato, a mais autorizada é a que se reporta à consequência necessária.*

**Art. 403.**

Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual.

#### 1.6 Culpa

A culpa se refere à responsabilidade dada à pessoa por ter criado ou produzido algo, ou que provocou um prejuízo material ou moral a outrem. A regra geral do Código

Civil para caracterizar o ato ilícito, contida no artigo 186, estabelece que este somente se materializará se o comportamento for culposo, não existindo a intenção de lesar. A conduta é voluntária, já o resultado alcançado não. A inobservância do dever de cuidado revela-se pela imprudência, negligência ou imperícia, podendo haver a responsabilidade sem culpa, mas não pode existir a responsabilidade sem o dano.

### 1.7 Dolo

Por dolo entende-se, quando o agente acreditou na sua não ocorrência, ou seja, é a conduta intencional, na qual o agente atua conscientemente de forma que deseja que ocorra o resultado antijurídico ou assume o risco de produzi-lo.

### 1.8 Objetivos

Conforme demonstrado durante a introdução deste trabalho, este possui como objetivo abordar a responsabilidade civil, tendo como tema central demonstrar os limites e possibilidades da responsabilidade civil no transporte aéreo, com o intuito de compensar e/ou reparar prejuízos causados às vítimas de um acidente aéreo que resulte de uma violação de uma norma jurídica.

## **2 RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO: LIMITES E POSSIBILIDADES.**

Inicialmente é necessário observar o conceito de transporte aéreo e os contratos, já que é de conhecimento que toda relação traz direitos e obrigações entre as partes, o que formam uma relação contratual, coadunando-se com a utilização de uma aeronave apta e segura para o transporte e transferência de pessoas ou produtos, além de piloto e tripulação de um determinado local para um determinado destino, formando-se assim uma relação contratual ou extracontratual.

Morsello (2007, p.93), assim define:

Transporte aéreo deverá ser interpretado em sentido técnico-jurídico amplo, coadunando-se com a utilização de máquina apta a realizar a transferência de pessoas (além do piloto) ou coisas de um lugar para outro.

Ao transportador são atribuídos deveres, obrigações e responsabilidades a serem devidamente cumpridas nas relações contratual ou extracontratual, previstas nas respectivas regulamentações de transporte e, de forma complementar, no Código de Defesa do Consumidor.

A responsabilidade civil do transportador aéreo surge em caso da violação aos princípios relativos à proteção e amparo nas relações de consumo, ou quando ocorre a violação de um dever jurídico com a violação de uma relação contratual ou extracontratual e desde que haja a comprovação do nexo de causalidade e de sua culpabilidade, surgindo assim o direito de reparar o dano.

Entretanto, na prestação de bens e serviços há pressupostos que afastam o dever de indenizar por motivos de caso fortuito, força maior e culpa exclusiva da vítima, em que não ocorreu a responsabilidade do prestador de serviços.

O artigo 734 do Código Civil Brasileiro preceitua que: “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior.

Por força maior, entende-se acontecimentos relacionado a fatos externos, que independem da vontade humana. Esses fatos externos podem ocorrer por: fenômeno naturais (inundações, terremotos, furações, raios, etc.) ordem de autoridades (fato do

príncipe), guerras e revoluções, cujo efeitos não era possível de se evitar ou impedir, conforme dispõe o artigo 393 do código civil:

Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado. Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

Havendo ainda a comprovação de que o ato ilícito tenha ocorrido por culpa exclusiva da vítima, esta exonera o transportador da responsabilidade de indenizar. Isto porque, quem teria dado causa é a própria vítima, e não o transportador, uma vez que é obrigação do passageiro se sujeitar as normas estabelecidas pelo transportador e havendo a morte da vítima esta deixará de ser fixada ou ainda reduzida, levando-se em consideração a culpa daquele que contribui ao dano.

Importante destacar que o transportador não poderá deixar de ser responsabilizado somente pela prova da inexistência de culpa, incumbindo o ônus de demonstrar que o evento ocorreu por conta de caso fortuito, força maior culpa exclusiva da vítima devidamente comprovado.

A Convenção Internacional de Aviação Civil define acidente aéreo como um evento associado à operação de uma aeronave, cerca de 80% de todos os acidentes na aviação ocorreram antes, durante ou depois da decolagem ou da aterrissagem e são frequentemente identificados como resultado de erro humano.

Desta forma a responsabilidade civil do transportador aéreo surge no momento em que é violado um dever jurídico, ou seja, a violação de um contrato ou extracontratual, assim quando existente uma relação contratual entre as partes, seja ela pela obrigação de transportar com segurança ou com a existência de um vínculo empregatício, surge a obrigação de indenizar, pois esta obrigação mesmo que não esteja previsto em contrato encontra-se presente na lei ou na ordem jurídica.

As pessoas jurídicas exploradores de atividade econômica, são obrigadas a fornecer aos seus consumidores os serviços contratados, adequados, eficientes e seguros, respondendo objetivamente perante seus consumidores pelos serviços colocados à disposição destes, conforme o disposto no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor.

PONTES DE MIRANDA (1984, p.08), por sua vez, é enfático ao afirmar:

O que importa é o resultado, o que bem mostra que, se se pagou a locatio, permaneceu o que, na língua portuguesa, se denomina “empreitada”. A pessoa transportada, ou o possuidor do bem ou dos bens transportados, quer o ciclo elaborativo do resultado.

A responsabilidade civil não recai apenas sobre o direito material, mas também sobre o direito moral da vítima e seus familiares, já que este é um bem protegido pelo direito e quando este direito é lesionado, cabe a vítima e a seus familiares o direito da prova, já que ninguém melhor poderá comprovar a dor sofrida com a perda de uma vida e ao ter o seu direito violado.

O processo de indenização é tido como um dos maiores problemas encontrados pelas vítimas ou por seus familiares quando ocorre um acidente aéreo, surgindo a partir deste evento o direito de se obter a responsabilidade civil do transportador aéreo, sendo necessário que as vítimas ou seus familiares procurem o poder judiciário para ingressarem com ação judicial a fim de obter o seu direito respeitado.

As pessoas jurídicas exploradores de atividade econômica, são obrigadas a fornecer aos seus consumidores os serviços contratados, adequados, eficientes e seguros, respondendo objetivamente perante seus consumidores pelos serviços colocados a disposição destes, conforme o disposto no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor.

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

ANTONIO LINDBERGH C. MONTENEGRO (1996, p. 113) ensina:

A responsabilidade do transportador é contratual. Trata-se de uma obrigação de resultado, conduzir sãos e salvos passageiros e mercadorias ao lugar de destino.

O transporte é um contrato de adesão. O aderente se submete às condições gerais unilateralmente impostas pelo transportador.

A lei, no entanto, impõe o dever de segurança ou obrigação de custódia, seja em relação aos passageiros, seja em relação às mercadorias.

[...]

No respeitante a mercadorias, a responsabilidade do transportador começa no momento em que estas são recebidas por ele, ou seus prepostos, e termina com a sua entrega ao destinatário.

O direito a ingressar com uma ação judicial com pedido de indenização, surge assim que comprovada a lesão e em decorrência desta lesão poderá ser realizado um pedido de indenização a qual poderá ser fixada em pecúnia com a finalidade de reparar ou compensar o dano causado. Importante termos que a responsabilidade civil

surgiu como uma forma de amenizar os danos causados e a dor às vítimas e seus familiares.

A conduta culposa do agente transportador, deve ser considerada essencial para gerar a indenização. Em relação ao dolo é quando o agente tem a consciência do ato; bem como a vontade de cometê-lo, assumindo assim todo o risco pela atividade desenvolvida. O dano material é o prejuízo o qual pode ser ressarcido ou o dano moral o qual pode ser compensado com o intuito de minimizar a dor sofrida, assim para se obter uma indenização é imprescindível a ocorrência de um dano para que surja o direito de indenizar, pois sem a ocorrência deste elemento não haveria o que indenizar.

Os danos materiais são danos que atingem o lesado, diminuindo seu patrimônio e compreendem os danos emergentes e os lucros cessantes.

O art. 186 do Código Civil disciplina a responsabilidade civil subjetiva:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Para que se possa calcular os valores das indenizações em relação aos danos materiais, devemos considerar não somente a perda imediata da ajuda a seus dependentes, conhecidos também como danos emergentes, mas também se deve ter o que a vítima deixará de receber em consequência de sua incapacidade ou de sua morte, o que fatalmente atingirá seus dependentes.

Os lucros cessantes se devem considerar para os cálculos do montante indenizatório deve-se levar em conta, a idade da vítima, sua renda ou remuneração mensal, a perspectiva de ganhos e crescimento na carreira, expectativas de vida, o grau de dependência dos que dele dependia.

Em relação ao dano moral levará em consideração o tempo de convivência com seus dependentes e familiares, bem como as sequelas e a dor suportado por seus familiares.

Em caso de morte, o direito a indenização se estendem a seus familiares, os quais receberão em pecúnia, sendo estes: os cônjuges, filhos, pais, irmãos e irmãs, e em casos em que ocorre de uma família inteira for vítima fatal de um acidente, a indenização é destinada aos únicos herdeiros vivos, podendo nestes casos ser até mesmo primos ou sobrinhos.

## 2.1 Responsabilidade civil do transportador – Excludente no dever de indenizar

Ao transportador são atribuídos deveres, obrigações e responsabilidades a serem devidamente cumpridas nas relações contratual ou extracontratual, previstas nas respectivas regulamentações de transporte e, de forma complementar, no Código de Defesa do Consumidor.

A responsabilidade civil do transportador aéreo surge em caso da violação aos princípios relativos à proteção e amparo nas relações de consumo, ou quando ocorre a violação de um dever jurídico com a violação de uma relação contratual ou extracontratual e desde que haja a comprovação do nexo de causalidade e de sua culpabilidade, surgindo assim o direito de reparar o dano.

Gagliano e Pamplona Filho, conceitua a responsabilidade civil: (2014, p.53),

[...] a noção jurídica de responsabilidade pressupõe a atividade danosa de alguém que, atuando a priori ilicitamente, viola uma norma jurídica preexistente (legal ou contratual), subordinando-se, dessa forma, às consequências do seu ato (obrigação de reparar).

Entretanto, na prestação de bens e serviços há pressupostos que afastam o dever de indenizar por motivos de caso fortuito, força maior e culpa exclusiva da vítima, em que não ocorreu a responsabilidade do prestador de serviços.

O artigo 734 do Código Civil Brasileiro preceitua que: “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior.

Por força maior, entende-se acontecimentos relacionado a fatos externos, que independem da vontade humana. Esses fatos externos podem ocorrer por: fenômeno naturais (inundações, terremotos, furações, raios, etc.) ordem de autoridades (fato do príncipe), guerras e revoluções, cujos efeitos não era possível de se evitar ou impedir, conforme dispõe o artigo 393 do código civil:

Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado. Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

Havendo ainda a comprovação de que o ato ilícito tenha ocorrido por culpa exclusiva da vítima, esta exonera o transportador da responsabilidade de indenizar.

Isto porque, quem teria dado causa é a própria vítima, e não o transportador, uma vez que é obrigação do passageiro se sujeitar as normas estabelecidas pelo transportador e havendo a morte da vítima esta deverá ser fixada, levando-se em consideração a culpa daquele que contribui ao dano.

Importante destacar que o transportador não poderá deixar de ser responsabilizado somente pela prova da inexistência de culpa, incumbindo o ônus de demonstrar que o evento ocorreu por conta de caso fortuito, força maior culpa exclusiva da vítima devidamente comprovado.

## 2.2 Responsabilidade Objetiva

A responsabilidade civil objetiva caracteriza-se com a demonstração de três requisitos: conduta (ação ou omissão), dano e nexo de causalidade, não sendo exigido, portanto, a demonstração da culpa do agente.

O art. 927, parágrafo único, do Código Civil, prevê a hipótese da aplicação da responsabilidade objetiva e teoria do risco, fixando a obrigação da parte, que causar dano a outrem, a repará-lo, independentemente de culpa nos casos previstos em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida implicar por sua natureza riscos aos direitos de outrem, vejamos:

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

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

### Segundo Carlos Alberto Bittar (1993, p.31)

Por isso são materiais os danos consistentes em prejuízos de ordem econômica suportados pelo ofendido, enquanto os morais se traduzem em turbações de ânimo, em reações desagradáveis, desconfortáveis, ou constrangedoras, ou outras deste nível, produzidas na esfera do lesado.

Atingem, respectivamente, a conformação física, a psíquica e o patrimônio do lesado, ou seu espírito, com as diferentes repercussões possíveis; assim, por exemplo, de um lado a lesão corporal simples e a perda de um negócio, ou de outro, a desonra e a dor decorrentes de atitudes injuriosas de outrem.

### 2.3 Direito do trabalho e sua indenização

Acidente do trabalho é aquele que ocorre no exercício de atividade a serviço da empresa e provoca lesão corporal ou perturbação funcional, que pode causar a morte, a perda ou a redução permanente ou temporária da capacidade para o trabalho, normalmente considerado como acidente típico, o qual ocorre durante e pelo exercício do trabalho a serviço da empresa.

Nenhum dispositivo do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n.º 7.565/1986) interfere na responsabilidade civil possível de se reconhecer ao empregado, em caso de acidente aéreo, o art. 248 do CBA é claro ao dispor que somente se afastaria o direito de indenização ao empregado caso comprovado que o dano resultou de dolo ou culpa grave, já que sempre o comandante de uma aeronave e sua tripulação encontra-se em exercício de suas funções, sendo o risco de seu trabalho atribuído exclusivamente à empresa.

O prejuízo material decorrente do acidente de trabalho se caracteriza pela diminuição das possibilidades em que a vítima deixa obter os mesmos rendimentos por meio da força de trabalho de que dispunha o empregado antes do fato ocorrido. Essa redução diz respeito à profissão ou ofício então desenvolvidos, em que se comprova a diminuição da capacidade laboral por parte do empregado, consoante entendimento extraído do art. 950 do Código Civil, vejamos:

Art. 950. Se dá ofensa resultar defeito pelo qual o ofendido não possa exercer o seu ofício ou profissão, ou se lhe diminua a capacidade de trabalho, a indenização, além das despesas do tratamento e lucros cessantes até ao fim da convalescença, incluirá pensão correspondente à importância do trabalho para que se inabilitou, ou da depreciação que ele sofreu.

Parágrafo único. O prejudicado, se preferir, poderá exigir que a indenização seja arbitrada e paga de uma só vez.

Quanto ao direito de indenizar este surge da teoria do risco da atividade, ou seja, se é a empresa quem cria o risco pela atividade econômica que desenvolve a esta caberá responder pelos danos causados, independente de dolo ou culpa, Nos termos dos arts.256 e257 da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro Aeronáutico), a atividade de piloto de avião constitui atividade de risco, apta a atrair a responsabilização objetiva do empregador

Desta forma, uma vez que se verifica que a atividade de transporte aéreo se pressupõe oferecer riscos na execução de suas atividades se beneficiando dos lucros

gerados ao transportador ou operador, a este deve ser atribuído o risco de sua atividade, assim como os resultantes dos acidentes também deverão ser por ele suportados.

A Constituição Federal dispõe em seu artigo 7º, inciso XXVIII, define que é direito dos trabalhadores o seguro contra acidentes do trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa.

Já em se tratando de empregado de empresa aérea o qual foi vítima em acidente o quantum indenizatório para danos materiais e lucro cessante não se difere, entretanto o dano moral neste caso é fixado pelo artigo 223 G da Lei 13.467/2017 e sendo considerado um dano gravíssimo a sua indenização é de até 50 (cinquenta) vezes o valor da remuneração mensal da vítima, quanto indenizatório que julgo inconstitucional, uma vez que não se pode fixar uma indenização por dano moral pelo valor do salário, neste sentido é claro a disparidade que a lei cria, já que se considerarmos que em um determinado evento que causou a morte de piloto que possuía uma remuneração mensal de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) teria direito a uma indenização por dano moral fixada em até R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais), enquanto se no mesmo evento ocorre a morte de um outro tripulante que percebia uma remuneração de R\$ 1.000,00 (mil reais) mensais teria um direito a indenização de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), assim seria justo que o dano de um vala mais do que o do outro?, apenas considerando o quanto cada um percebia mensalmente?, esta inconstitucionalidade encontra-se em discussão perante ao Supremo Tribunal Federal o qual ainda não possui data para julgamento.

A responsabilidade de indenizar o dano material é da própria empresa aérea, podendo a indenização ser suportada por seguradora que venha a representar a empresa aérea, estando a apólice de seguro atualizada e em termos financeiros suficiente a indenizar a vítima ou a todos os familiares que possui direito ao quantum indenizatório, devemos destacar que a indenização por danos materiais ou morais não se confunde com o prêmio oferecido pelo seguro, não havendo o que se falar em qualquer tipo de compensação.

#### 2.4 Da investigação sobre acidente aéreo

A competência para a investigação administrativa ao lado da investigação criminal, os acidentes aéreos devem ser investigados também pelo Sistema de

Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER). Esse sistema decorre de determinação do artigo 25, inciso V, do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA – Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986).

A investigação de acidentes aéreos realizada pelo CENIPA é de natureza administrativa, não criminal, e sua finalidade essencial é a de prevenção de futuros acidentes, por meio da identificação de fatores que tenham contribuído para o evento investigado.

A Lei 12.970, de 8 de maio de 2014, alterou diversos pontos do CBA, especialmente os relativos à investigação administrativa de acidentes aéreos por parte do CENIPA. As principais características dessa investigação, com a nova redação introduzida pela Lei 12.970/2014, são as seguintes:

- a) natureza administrativa, finalidade não criminal e essencialmente preventiva da investigação;
- b) independência da investigação;
- c) prioridade dessa investigação sobre outras;
- d) possibilidade de colaboração com a investigação criminal;
- e) sigilo da investigação, cujos dados podem ser obtidos pela Polícia Federal e pelo Ministério Público Federal mediante ordem judicial;
- f) preservação do local e dos vestígios do acidente.

## 2.5 Da competência penal

A investigação das causas e fatores que contribuíram para a ocorrência de um acidente aéreo. Esta investigação serve de base para diversas recomendações a fim de se evitar novos acidentes e conseqüentemente visando a melhoria contínua de segurança. Entretanto é possível que durante as investigações e apurações dos fatos que contribuíram para o acidente possam ter condutas criminais, surgindo assim para o Estado o poder-dever do *jus puniendi* qualquer que tenha cometido infração penal, fazendo ou deixando de fazer algo definido em lei como crime. Neste sentido o SIPAER tem a obrigação de comunicar a autoridade policial para que investigue o possível crime, cabendo tal denuncia a autoridade policial.

Outro ponto relevante é o princípio da neutralidade jurisdicional e administrativa. Presente no anexo 13 da Convenção de Chicago (ratificada pelo Brasil por meio do decreto 21.713 de 1946), este princípio reza que a investigação seja conduzida

sem formalismos e, sobretudo, sem qualquer observância ao postulado do contraditório e ampla defesa, na medida em que dela não pode resultar qualquer tipo de punição. Nesse sentido, a neutralidade jurisdicional e administrativa implica na ausência de litígio, de “partes”, e de qualquer imputação de responsabilidade.

Desse modo temos que o Relatório Final de uma investigação de acidente aeronáutico não deve ser utilizado como substrato para delimitar a responsabilidade civil ou criminal em processo judicial, tendo em vista que as investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos -SIPAER visam a prevenção de novos acidentes e não a atribuição de culpa ou dolo.

A investigação em um acidente aéreo realizada pelo SIPAER não se baseia pelos institutos do contraditório e ampla defesa, justamente por ter como objetivo final a prevenção de acidentes ou incidentes aeronáuticos e não a imputação de responsabilidade, ou seja, nesse sentido inexistente no processo de investigação a delimitação de partes (autor e réu) para que se possa imputar a responsabilidade civil ou criminal, como se verifica quando da ocorrência em um processo judicial. Desta forma inexistindo partes, também inexistem os institutos da acusação e defesa, não havendo a busca pela autoria e materialidade e, o que conseqüentemente afasta a procura de culpa ou dolo durante as investigações pelo SIPAER.

Nesse sentido, temos que não se observa o devido processo legal, já que as investigações não concedem a oportunidade para o exercício do direito a ampla defesa e contraditório, pois não buscam estabelecer culpados ou qualquer tipo de responsabilidade, seja ela administrativa, civil, criminal/penal.

Assim, o objetivo de se alcançar um resultado durante uma determinada ocorrência desenvolvida pelo SIPAER é a delimitação das condições de segurança possivelmente não observadas, antes, durante ou após o acidente, tendo como objetivo estabelecer recomendações de Segurança não apenas relacionadas às causas do acidente, mas também a um escopo mais amplo, nos quais toda e qualquer condição de inobservância a segurança de voo constatada durante investigação, independente da culpa ou dolo mesmo que não exista um nexo de causalidade direto com o evento, possa ser combatido em sua origem, visando proteger a vida e a segurança.

## 2.6 Do prazo prescricional

Podemos afirmar que a prescrição é a perda do direito de propor uma pretensão em juízo em razão do decurso de período.

Pontes de Miranda, (1984, Tomo 6, p.100), conceitua a prescrição como sendo:

a exceção, que alguém tem, contra o que não exerceu, durante certo tempo, que alguma regra jurídica fixa, a sua pretensão ou ação. Serve à segurança e à paz públicas, para limite temporal à eficácia das pretensões e das ações.

O Código Civil em seu artigo 206, §3º, V, determina que a pretensão de reparação civil prescreve em 3 (três) anos, ou seja, o Código Civil reduziu drasticamente o prazo prescricional para as ações de indenização, fundada em contrato ou não. Por outro lado, mesmo o Código Civil de 2002, definindo que uma ação indenizatória pelos danos moral e material seja de três anos. Mas, se o dano decorrer de uma relação de consumo, a vítima tem prazo de até 5 anos para mover uma ação, conforme estabelece o Código de Defesa do Consumidor.

Contudo a lei afasta o curso do prazo prescricional, para a proteção daqueles indivíduos que se encontram incapazes de agir, dentre esses indivíduos estão os incapazes devendo ser considerados os menores de dezesseis anos, e também aqueles mesmo por causa transitória, não puderem exprimir sua vontade, também não ocorre a prescrição contra os ausentes do País em serviço público da União, dos Estados ou dos Municípios.

## 2.7 Da intervenção do Ministério Público

Nas ações em que envolvam incapazes, torna-se obrigatória a presença e intervenção do Ministério Público, com o intuito de proteção do interesse destes indivíduos.

Quanto às hipóteses de intervenção do MP a existência de interesse de pessoa incapaz, sendo certo haver expressa previsão de intervenção do Ministério Público nas ações que houver interesse de incapaz, neste sentido o Ministério Público será intimado para, no prazo de 30 dias, intervir como fiscal da ordem jurídica nas hipóteses previstas em lei ou nos casos em que envolvam interesse público ou social, interesse de incapaz. Como fiscal da ordem jurídica, terá vista após as partes e será intimado

pessoalmente de todos os atos do processo. Permanece sua responsabilidade civil quando no exercício de suas funções agir com dolo ou fraude.

Em caso de qualquer acordo firmado, mesmo que de forma judicial, será nulo o processo quando o Ministério Público não for intimado a acompanhar o feito, nos casos de sua intervenção, devendo a nulidade ser decretada somente após a intimação de seu membro, que se manifestará sobre a existência ou não de prejuízo, assim conclui-se que qualquer ato assinado judicial ou extrajudicial sem a presença do Ministério Público que tenha envolva incapazes e em especial menores de dezesseis anos, será considerado nulo.

### 3. APRESENTAÇÃO DAS DISCUÇÕES E RESULTADOS

Para que haja a responsabilidade faz-se necessário a violação de um dever jurídico originário, assim, este dever originário se verifica em uma relação de contrato ou extracontratual. Dessa forma havendo uma relação preexistente entre as partes, e o dever de indenizar parte de um pressuposto de inadimplemento por parte do ofensor, estaremos diante de uma relação contratual; contudo, quando não há o pressuposto de inadimplemento, mas a lesão relativa ao direito subjetivo da vítima, ou seja, não está previsto no contrato, e sim na lei ou na ordem jurídica, se está diante de uma relação extracontratual. Partindo desse entendimento podemos visualizar de maneira mais nítida, de que a responsabilidade civil não recai apenas sobre o direito material, mas também sobre o direito moral da vítima, sendo este um bem protegido pelo direito, assim quando direito é lesionado, o ônus da prova cabe à vítima, pois não há nada nem ninguém melhor que possa comprovar a dor sofrida ao ter seu direito violado, ou prejudicado. Os elementos ou pressupostos da responsabilidade civil encontram-se implicitamente no art. 186 do CC, quais sejam, a ação ou omissão voluntária ou culposa, o dano e, por fim, o nexo de causalidade e efeito entre a conduta comissiva ou omissiva e o dano. Daí a importância de se estudar os limites e possibilidades para a reparação civil decorrente do transporte aéreo.

A conduta culposa do agente transportador, deve ser considerada essencial para gerar a indenização. Em relação ao dolo é quando o agente tem a consciência do ato; bem como a vontade de cometê-lo, assumindo assim todo o risco pela atividade desenvolvida. O dano material é o prejuízo o qual poderá ser ressarcido ou o dano moral o qual poderá ser compensado com o intuito de minimizar a dor sofrida, assim para se obter uma indenização é imprescindível a ocorrência de um dano para que possa surgir o direito de indenizar, pois sem a ocorrência deste elemento não haveria o que indenizar.

A responsabilidade civil deverá ser classificada, de acordo com a natureza do dever jurídico violado pelo causador do dano, em contratual ou extracontratual.

#### 4. CONCLUSÃO

A discussão do tema apresentado, encontra-se presente na vida do passageiro de transporte aéreo, sendo este considerado como um serviço prestado, tornando-se assim uma relação de consumo.

O Código Civil traz como regra a responsabilidade subjetiva, devendo de forma imprescindível haver a culpa e dolo, entretanto em relação a responsabilidade do transportador estamos diante da responsabilidade objetiva, bastando para isso a existência do dano e o nexo de causalidade para que resulte o direito de indenizar, já que se deve considerar que a atividade do transportador é uma atividade de risco.

Na relação de consumo temos ainda que o consumidor é vulnerável e assim amparado pelo Código de Defesa do Consumidor, desta feita na relação extracontratual temos o consumidor equiparado, tendo este legitimidade para pleitear indenização, em sua grande maioria de desastres aéreos dificilmente as vítimas sobrevivem e assim seus familiares podem acionar o poder judiciário para requerer indenização para amenizar a dor sofrida.

O transportador tem obrigação legal de levar o passageiro de forma segura ao seu destino, neste sentido ocorrendo qualquer anormalidade que possa impedir o resultado almejado, que coloque em risco o passageiro, o transportador não se exime de sua responsabilidade.

Desta forma, sendo o transportador responsável pela segurança do passageiro a vítima e/ou seus familiares podem ingressar com uma ação indenizatória a fim de buscar uma reparação ou compensação pela dor ocasionada decorrente de um acidente aéreo, considerando-se que a responsabilidade civil tem o objetivo de indenizar.

Uma vez que o transportador assume o risco contratual ou extracontratual em eventual acidente aéreo, ainda que se diga que por força maior ou caso fortuito, aplica-se a teoria do risco e assim a responsabilidade do transportador, em regra geral, é objetiva. Desta forma no caso de transportador aéreo que movimentam pessoas ou coisas, a responsabilidade deve ser considerada como objetiva, assim sendo em caso de acidente aéreo, o transportador deve ser responsabilizado independente de culpa.

Gagliano e Pamplona Filho (2014, p. 59/60) tratam a teoria objetiva como questão de reparação ao dano causado pelo risco da atividade:

Assim, a nova concepção que deve reger a matéria no Brasil é de que vige uma regra geral dual de responsabilidade civil, em que temos a responsabilidade subjetiva, regra geral inquestionável do sistema anterior, coexistindo com a responsabilidade objetiva, especialmente em função da atividade de risco desenvolvida pelo autor do dano (conceito jurídico indeterminado a ser verificado no caso concreto, pela atuação judicial), ex vi do disposto no art. 927, parágrafo único.

Este trabalho abordou a responsabilidade civil e o direito a indenização a vítimas e seus familiares em caso de acidente aéreo, trazendo como tema central demonstrar os limites e possibilidades da responsabilidade civil no transporte aéreo, com a finalidade de compensar e/ou reparar prejuízos por uma violação a uma norma jurídica e praticado por um ato ilícito, restando ainda deixar o manifesto de continuidade as pesquisas e novos entendimentos doutrinários e jurisprudenciais ao presente tema apresentado.

## 5 REFERÊNCIAS

BRASIL - **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 de 05 de outubro de 1988**: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 07 de abril de 2020.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7565.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm)>. Acesso em 09 de abril de 2020.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 8.078 de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre o Código de Defesa do Consumidor. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm)>. Acesso em 09 de abril de 2020.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002**. Dispõe sobre o Código Civil: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm). Acesso em 04 de abril de 2020

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 12.970 de 08 de maio de 2014**. Dispões sobre alteração ao capítulo VI do título III e o artigo 302 e revoga os artigos 89,91 e 92 da Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para dispor sobre as investigações do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos – SIPAER e acesso aos destroços de aeronave: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2014/Lei/L12970.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12970.htm). Acesso em 04 de abril de 2020

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 13.467 de 13 de julho de 2017**. Dispõe sobre alterações a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT): [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm). Acesso em 04 de abril de 2020

BITTAR, Carlos Alberto. **Reparação Civil por danos morais**, São Paulo, Revista dos Tribunais, 1993.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro – Responsabilidade Civil, VII**, São Paulo: Saraiva, 2005.

GAGLIANO, Pablo Stolze; FILHO, Rodolfo Pamplona. **Novo curso de direito civil. Responsabilidade civil 3**. São Paulo: Saraiva, 2014.

GONÇALVES, Carlos Roberto, **Responsabilidade Civil IV**, São Paulo, Saraiva, 2002.

MIRANDA, Pontes de, in "**Tratado de Direito Privado**", Tomo 6, São Paulo, Revista dos Tribunais, 1984.

MONTENEGRO, Antônio Lindbergh C., , **Responsabilidade Civil**, Rio de Janeiro, LUMEN Juris, 1996.

MORSELLO, Marco Fábio. **Responsabilidade civil no transporte aéreo**. São Paulo: Atlas, 2007.