

# O Sistema de Defesa do Consumidor e sua interface com o contrato de transporte aéreo

*Marco Fábio Morsello*<sup>1</sup>

Juiz de Direito no Estado de São Paulo

**Sumário:** 1. Introdução. 2. As fontes normativas dos contratos de transporte aéreo doméstico e internacional. Repercussões advindas da entrada em vigor da Convenção de Montreal. 3. O contrato de transporte aéreo, o Sistema de Defesa do Consumidor e o advento do novo Código Civil. Apreciações conclusivas.

## 1. Introdução

Na realidade contemporânea, como é cediço, a responsabilidade civil é orientada pelos princípios da prevenção e da ampla reparação do dano, tendo-se deslocado, destarte, o papel central outrora desempenhado pela culpa.

De fato, as repercussões advindas do maquinismo e complexidade das relações jurídicas nas operações de massa impuseram, em um primeiro momento, a coordenação destas atividades pelo Estado, no âmbito da ordem pública de direção.

Outrossim, os influxos (*inputs*) provenientes do sistema social exigiram que o instituto da responsabilidade civil pudesse desempenhar, a contento, sua função de reparação, com a justa compensação à vítima, sem prejuízo da função de retribuição ao causador do dano-evento, como observam Philippe le Tourneau e Loïc Cadiet.<sup>2</sup> No entanto, no

---

<sup>1</sup> Doutor em Direito Civil pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP). Professor Doutor em Direito Civil na Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP). Professor e Coordenador da Área de Direito Civil na Escola Paulista da Magistratura (EPM). *Visiting Professor da Università di Sassari*, Itália. Membro pleno e Correspondente no Brasil da *Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial* (ALADA). Membro da Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial (SBDA).

<sup>2</sup> *Droit de la responsabilité*. Paris: Dalloz, 1998. p. 1, parágrafo 2.

período contemporâneo, como bem prelecionam mencionados autores, emerge, outrossim, a denominada função preventiva da responsabilidade civil, tendo em vista o temor legítimo das sanções pecuniárias impostas.<sup>3</sup> Referida função, aliás, tem recebido influência do denominado princípio da precaução (*Vorsorgeprinzip*), de inspiração germânica, no âmbito do Direito Comunitário da União Europeia.<sup>4</sup>

Tecidas referidas ponderações, sobreleva acrescentar, por oportuno, que a necessidade de defesa dos mais vulneráveis, conjuntamente com a rejeição aos conceitos jurídicos indeterminados emanados da hipertrofia da atividade estatal, ínsitos ao sistema aberto de regras e princípios, fomentaram o nascedouro da ordem pública de proteção.

Desse modo, o princípio fundante da dignidade da pessoa humana e a objetivação da responsabilidade civil, tendo em vista o dever de proteção e segurança previsto no ordenamento constitucional pátrio, nos termos do art. 5º, *caput*, impuseram releitura no tocante à prevalência da responsabilidade subjetiva em nosso ordenamento jurídico, mesmo previamente à entrada em vigor do novo Código Civil, e independentemente do caráter contratual ou extracontratual.

Com efeito, como observa Gustavo Tepedino, a Constituição Federal de 1988 “projeta o dever de reparação para além dos confins da responsabilidade culposa dos indivíduos”.<sup>5</sup>

No que concerne ao aspecto contratual, emerge a importância dos novos princípios contratuais, com proeminência da proteção à parte mais fraca, em consonância com a ordem pública de proteção, sem

---

<sup>3</sup> Id. *Ibid.*, p. 2, parágrafo 3. No mesmo sentido: Karl Larenz, *Lehrbuch des Schuldrechts. Erster Band, Allgemeiner Teil*. 14. ed. München: Ch. Beck, 1987. p. 423, na qual utiliza a nomenclatura *Präventionsgedanken*; Jean Louis Baudouin e Patrice Deslauriers, *La responsabilité civile*. 5. ed. Québec: Yvon Blais, 1998. p. 4; Guido Alpa, *Trattato di diritto civile*. Milano: Giuffrè, 1999. v. 4 - *La responsabilità civile*, p. 132 (referido autor, aliás, alinha a função preventiva como efetiva deterrence, e a reparação como efetiva compensação à vítima); Patrice Jourdain, *Les principes de la responsabilité civile*. 4. ed. Dalloz: Paris, 1998. p. 3; Geneviève Viney, *Traité de droit civil*. 2. ed. Paris: LGDJ, 1995. v. 1 - Introduction à la responsabilité, p. 64; Edward J. Kionka, *Torts in a nutshell*. 2. ed. St. Paul: West Publishing, 1996. p. 10; Teresa Ancona Lopez, *Princípio da precaução e evolução da responsabilidade civil*, p. 9-11. Tese para Concurso de Professor Titular de Direito Civil da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, 2008; Anderson Schreiber, *Novos paradigmas da responsabilidade civil*. São Paulo: Atlas, 2007, p. 215-218; Marco Fábio Morsello, *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. São Paulo: Atlas, 2006, p. 1.

<sup>4</sup> Nesse sentido: Tourneau e Cadet, *op. cit.*, p. 2, parágrafo 3; Teresa Ancona Lopez, *op. cit.*, p. 9-11; Anderson Schreiber, *op. cit.*, p. 215-218; Marco Fábio Morsello, *op. cit.*, p. 2.

<sup>5</sup> *Temas de direito civil*. A evolução da responsabilidade civil no direito brasileiro e suas controvérsias na atividade estatal. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 175.

prejuízo da boa-fé objetiva, com suas funções interpretativa, supletiva e corretiva.

Atenuado, portanto, o rigorismo absoluto da autonomia privada e dos princípios contratuais tradicionais, conjuntamente com o destaque dado aos novos princípios, correlacionados com o papel central desempenhado pela pessoa humana, houve repercussões, outrossim, na seara da responsabilidade civil.

De fato, a despeito da objetivação da responsabilidade, em um primeiro momento, delineou-se expansão da socialização dos riscos, propugnando-se, inclusive, por declínio da responsabilidade individual, o que, a nosso ver, não prospera.

Deveras, a realidade fática de aumento das taxas de sinistro, resultantes da mitigação do princípio da prevenção e da inexistência de responsabilidade do causador do dano, elevaram o denominado *spreading* perante o corpo social a níveis intoleráveis, para fins da competitividade exigível no mundo globalizado, ocasionando a revisão do sistema, com o escopo de responsabilizar o causador do dano, realçando-se novamente o papel desempenhado pela responsabilidade civil.

Assim, deduz-se que o dano e sua ampla reparação, correlacionados com justa compensação à vítima, passaram a ter papel de destaque, limitando-se, no âmbito da responsabilidade objetiva, as eximentes favoráveis ao seu causador, à culpa exclusiva da vítima, ao fato de terceiro estranho ao empreendimento exercido, sem prejuízo de que os fatos extraordinários deverão coadunar-se com a denominada força maior extrínseca, alcinhada, também, fortuito externo.

Forte nessas premissas, depreende-se que, o contrato de transporte aéreo, naturalmente consentâneo com atividade de risco, deverá amoldar-se à mencionada realidade fática.

## **2. As fontes normativas dos contratos de transporte aéreo doméstico e internacional. Repercussões advindas da entrada em vigor da Convenção de Montreal**

O nascedouro da atividade de transporte aéreo civil impôs investimentos vultosos, em setor à época de alto risco, que iniciava desenvolvimento considerado estratégico, com elevadas taxas de sinistro e controle estatal das denominadas companhias de bandeira, de modo que havia necessidade premente de edição de normas aptas a prote-

gê-lo. Tendo em vista, ademais, a célere transposição de fronteiras internacionais, afigurava-se imprescindível editar diploma legal uniforme em vários países.

Com base, portanto, nos fatores adrede descritos, editou-se, em 12 de outubro de 1929, a Convenção de Varsóvia, cujo âmbito de aplicação se estendeu aos documentos e ao regime de responsabilidade do transportador aéreo internacional. Naquela oportunidade, erigiu-se a espinha dorsal de um sistema que subsiste, em suas linhas mestras, em alguns países, até o presente, regulando as hipóteses de dano-evento no transporte aéreo, correlacionadas com morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal ao passageiro ocorrida a bordo, ou nas operações de embarque ou desembarque (art. 17), perda, destruição ou avaria de carga ou bagagem, ocorridas durante o transporte (art. 18), atraso no transporte de viajantes, bagagens ou mercadorias (art. 19), contidas em patamar-limite de indenização (125.000 francos-Poincaré, equivalentes à época a US\$ 8.300,00, por passageiro e 250 francos-Poincaré por quilograma, aproximadamente US\$ 20,00 (à época) no transporte de bagagens e mercadorias, até o limite de 5.000 francos-Poincaré por volume), independentemente da natureza contratual ou extracontratual da responsabilidade, facilitando, destarte, como afirmam Tito Ballarino e Silvio Busti, efetiva redução de custos às transportadoras à época em que o setor se formava.<sup>6</sup>

Nesse contexto, visando à efetiva sistematização das vantagens propiciadas pelo advento da Convenção, como ressalta Drion, há preponderância daquelas que favorecem ao transportador, a saber: a) proteção de setor em formação; b) divisão dos riscos advindos de eventos extraordinários, que não poderiam ser carregados exclusivamente ao novo setor; c) possibilidade oferecida ao transportador ou operador de estimar riscos, procedendo à consecução do seguro respectivo; d) evitar litígios, tendo em vista a celeridade na obtenção da liquidação do montante indenizável; e) possibilidade oferecida aos reclamantes em potencial de celebrar contratos de seguro *de per se*; f) uniformização dos critérios legais de indenização junto às Altas Partes Contratantes que ratificaram a Convenção, ressaltando, neste aspecto, a vigência praticamente universal, já que quase todas as nações do mundo a ratificaram;

<sup>6</sup> *Diritto aeronautico e spaziale*. Milano: Giuffrè, 1988. p. 608-610. Para maiores detalhes, no que se refere às origens históricas e diplomas legais supervenientes formadores do denominado Sistema de Varsóvia, vide Marco Fábio Morsello, *Responsabilidade civil no transporte aéreo*, op. cit., p. 44-79.

g) limitação do montante indenizável, em contrapartida à imposição de presunção de culpa ao transportador ou operador da aeronave.<sup>7</sup>

Efetuada a elucidação no tocante aos cálculos do patamar indenizável, depreende-se, outrossim, que a mencionada Convenção regulamentou outros aspectos do transporte aéreo internacional. Deveras, em suas linhas essenciais, referida Convenção, que foi expressamente promulgada por nosso país por meio do Decreto n. 20.704, de 24 de novembro de 1931, regula o transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens e bens, abrangendo, outrossim, transportes gratuitos, desde que prestados por companhia aérea regularmente constituída (art. 1º, alínea 1, *in fine*).

Observa-se, outrossim, a imposição de regime de responsabilidade subjetiva (com presunção de culpa – art. 20, alínea 1), limitada (art. 22, alíneas 1, 2 e 3) e com proibição expressa de inserção de cláusulas convencionais, de modo a eximir ou reduzir os limites indenizatórios nela fixados (art. 23).

O campo de sua aplicação é assaz amplo, na medida em que, nos termos do que preceitua o art. 24, com as correlatas modificações supervenientes, sujeita aos seus limites e condições, diante da existência de transporte aéreo internacional, as ações de responsabilidade fulcradas em contrato, ato ilícito ou qualquer outra razão. O transportador poderá eximir-se do dever de indenizar, desde que demonstre ter tomado todas as medidas necessárias para evitar o dano, ou a culpa da vítima, *ex vi* do que preceituam os arts. 20 e 21 da referida Convenção.

A responsabilidade fulcrada em patamar-limite, diante do transportador, somente se tornará integral nas hipóteses excepcionais de culpa grave (*faute lourde*), ou dolo daquele (art. 25), bem como diante da irregularidade ou ausência de documentos que se refiram à relação jurídico-contratual.

No entanto, a mudança de paradigma para a denominada ordem pública de proteção, correlacionada com a justa compensação às vítimas, que ensejou, paulatinamente, a fragmentação do Sistema de Varsóvia, sua desconsideração em sede de julgados, bem como o advento de nova legislação por parte de alguns países assaz importantes,

<sup>7</sup> *Limitation of liabilities in international air law*. The Hague, 1954. p. 12-50.

na seara do tráfego aéreo, deram gênese à efetiva revisão do referido sistema, por meio de Convenção substitutiva.<sup>8</sup>

Com efeito, não se discute a importância fundamental da Convenção de Montreal, firmada após sucessivas reuniões, no período compreendido entre 10 e 28 de maio de 1999.<sup>9</sup>

Sobreleva acrescentar, por oportuno, que, em 4 de novembro de 2003, mencionada Convenção entrou em vigor, porquanto atingido o pré-requisito de depósito dos instrumentos de ratificação, por no mínimo 30 (trinta) países, também denominados *Estados Partes*, para fins de início de contagem do prazo de 60 (sessenta) dias visando à sua entrada em vigor, nos termos do art. 53, parágrafo 6º, do mencionado diploma legal.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Cf. Michael Milde, Liability in international carriage by air: the new Montreal Convention (28 May 1999). *Uniform Law Review-Revue de Droit Uniforme*, Roma, v. 4, n. 4, p. 835-861, 1999. No mesmo sentido: Silvio Busti, Contratto di trasporto aereo. In: Antonio Cicu e Antonio Messineo (Dir.). *Trattato di diritto civile e commerciale*. Milano: Giuffrè, 2001, t. 3., p. 779-783; Bianca Rodriguez, Recent developments in aviation liability law. *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, v. 66, n. 1, p. 24-126, Winter 2000; Jullian Hermida, The new Montreal Convention: the international passenger's perspective. *Air and Space Law*, The Hague, v. 26, n. 3, p. 150-154, 2001; Sean Gates, La Convention de Montréal de 1999. *Revue Française de Droit Aérien et Spatial (RFDAS)*, Paris, v. 212, n. 4, p. 439-446, oct./déc. 1999; Alessandro Zampone, Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri. *Diritto dei trasporti*, Cagliari, p. 7-29, 2000; Alfredo Antonini, La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: Protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, Regolamento Comunitario. *Diritto dei trasporti*, Cagliari, 2000, p. 615-657.

<sup>9</sup> Nesse sentido: Wolf Müller-Rostin, Die Internationale Luftrechtskonferenz von Montreal zur Reform des Warschauer Abkommens. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 49, Heft 1, p. 36-51, 2000; Hans-Georg Bollveg, Das Montrealer Übereinkommen. Rückblick-Überblick-Ausblick. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 49, Heft 4, p. 439-466, 2000; Kaspar Schiller, Vom Warschauer zum Montrealer Abkommen – einige Aspekte der neuen Haftungsordnung im Lufttransport. *Schweizerische Juristen Zeitung (SJZ)*, Zürich, v. 96, n. 8, p. 184-189, 2000; Ludwig Weber e A. Jakob, The modernization of the Warsaw system – the Montreal Convention of 1999. *Annals of Air and Space Law*, Montréal, v. 24, p. 333-353, 1999; Michel G. Folliot, La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur. La Conférence Internationale de Montréal (10-28 mai 1999). *Revue Française de Droit Aérien et Spatial (RFDAS)*, Paris, v. 212, n. 4, p. 409-437, oct./déc. 1999; Paul S. Dempsey e Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, p. 1-43, Montreal, Centre for Research in Air and Space Law, McGill University, 2005; Mario O. Folchi (Coord.), Transporte aéreo internacional. *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional-Montreal 1999*, p. 19-43, Buenos Aires, ALADA, 2002; Marco Fábio Morsello, op. cit, p. 72-78; p. 110-115; p. 196-198 e p. 415-422.

<sup>10</sup> Cf. informação obtida in LEGAL BUREAU. Disponível em: <<http://www.icao.int/cgi/airlaw.pl>>. Acesso em: 30 jul. 2015, site da Organização de Aviação Civil Internacional. De fato, até a data ora mencionada, cento e treze países já haviam depositado os instrumentos de ratificação exigíveis, observando que a nova Convenção entrou em vigor em 4 de novembro de 2003, sessenta dias após o depósito do trigésimo instrumento de ratificação, in casu, ocorrido em 5 de setembro de 2003, por meio de iniciativas dos Estados Unidos da América e República de Camarões. Cumpre anotar,

Referida Convenção, aliás, já se encontra em vigor em nosso país, por meio do Decreto n. 5.910, de 27 de setembro de 2006, que a promulgou.

---

por oportuno, que até a data do último acesso, via internet, a nova Convenção já se encontrava em vigor, nos seguintes países, desde a data mencionada em parênteses: África do Sul (21 de janeiro de 2007); Albânia (19 de dezembro de 2004); Alemanha (28 de junho de 2004); Arábia Saudita (14 de dezembro de 2003); Argentina (14 de fevereiro de 2010); Armênia (15 de junho de 2010); Austrália (24 de janeiro de 2009); Áustria (28 de junho de 2004); Azerbaijão (11 de abril de 2015); Bahrain (4 de novembro de 2003); Barbados (4 de novembro de 2003); Bélgica (28 de junho de 2004); Belize (4 de novembro de 2003); Benin (29 de maio de 2004); Bolívia (5 de julho de 2015); Bósnia-Herzegovina (8 de maio de 2007); Botsuana (4 de novembro de 2003); Brasil (27 de setembro de 2006); Bulgária (9 de janeiro de 2004); Burkina Fasso (25 de agosto de 2013); Cabo Verde (22 de outubro de 2004); Camarões (4 de novembro de 2003); Canadá (4 de novembro de 2003, anotando-se reserva visando à exclusão de pessoal militar canadense, inclusive quando houver arrendamento de aeronave por parte do governo); Cazaquistão (31 de agosto de 2015); Catar (14 de janeiro de 2005); Chile (18 de maio de 2009); China (31 de julho de 2005); Chipre (4 de novembro de 2003); Cingapura (16 de novembro de 2007); Colômbia (4 de novembro de 2003); Congo (17 de fevereiro de 2012); Coreia do Sul (29 de dezembro de 2007); Croácia (23 de março de 2008); Costa Rica (8 de agosto de 2011); Costa do Marfim (5 de abril de 2015); Cuba (13 de dezembro de 2005); Dinamarca (28 de junho de 2004); Egito (25 de abril de 2005); El Salvador (6 de janeiro de 2008); Emirados Árabes Unidos (4 de novembro de 2003); Equador (26 de agosto de 2006); Eslováquia (4 de novembro de 2003); Eslovênia (4 de novembro de 2003); Espanha (28 de junho de 2004); Estados Unidos da América (4 de novembro de 2003, com reserva fixadora de exclusão de voos de natureza não comercial ou governamental); Estônia (4 de novembro de 2003); Etiópia (22 de junho de 2014); ex-República Iugoslava da Macedônia (4 de novembro de 2003); Finlândia (28 de junho de 2004); França (28 de junho de 2004); Gabão (5 de abril de 2014); Gâmbia (9 de maio de 2004); Geórgia (18 de fevereiro de 2010); Grécia (4 de novembro de 2003); Guiana (21 de fevereiro de 2015); Holanda (28 de junho de 2004); Hungria (7 de janeiro de 2005); Ilhas Cook (21 de julho de 2007); Índia (30 de junho de 2009); Irlanda (28 de junho de 2004); Islândia (16 de agosto de 2004); Israel (20 de março de 2011); Itália (28 de junho de 2004); Jamaica (5 de setembro de 2009); Japão (4 de novembro de 2003, com inserção de reserva dando conta da não aplicação dos ditames da nova Convenção para voos não comerciais e governamentais); Jordânia (4 de novembro de 2003); Kuwait (4 de novembro de 2003); Letônia (15 de fevereiro de 2005); Líbano (14 de maio de 2005); Lituânia (29 de janeiro de 2005); Luxemburgo (28 de junho de 2004); Macedônia (4 de dezembro de 2003); Madagascar (26 de fevereiro de 2007); Malásia (29 de fevereiro de 2008); Maldivas (30 de dezembro de 2005); Mali (1 de março de 2008); Malta (4 de julho de 2004); Marrocos (14 de junho de 2010); México (4 de novembro de 2003); Mônaco (17 de outubro de 2004); Mongólia (4 de dezembro de 2004); Moçambique (28 de março de 2014); Montenegro (16 de março de 2010); Namíbia (4 de novembro de 2003); Nigéria (4 de novembro de 2003); Noruega (28 de junho de 2004); Nova Zelândia (4 de novembro de 2003, com observação no tocante à inclusão do arquipélago de Toquelau); Omã (17 de fevereiro de 2007); Panamá (4 de novembro de 2003); Paquistão (17 de fevereiro de 2007); Paraguai (4 de novembro de 2003); Peru (4 de novembro de 2003); Polônia (18 de março de 2006); Portugal (4 de novembro de 2003); Quênia (4 de novembro de 2003); Reino Unido da Grã-Bretanha (28 de junho de 2004); República da Moldávia (16 de maio de 2009); República Democrática do Congo (19 de setembro de 2014); República Dominicana (20 de julho de 2007); República Tcheca (4 de novembro de 2003); Romênia (4 de novembro de 2003); São Vicente e Granadinas (28 de maio de 2004); Sérvia (4 de abril de 2010); Seychelles (12 de novembro de 2010); Síria (4 de novembro de 2003); Suécia (28 de junho de 2004); Suíça (5 de setembro de 2005); Tanzânia (4 de novembro de 2003); Tonga (19 de janeiro de 2004); Turquia (26 de março de 2011); Ucrânia (5 de setembro de 2009); Uruguai (4 de abril de 2008); e Vanuatu (8 de janeiro de 2006).

Aplica-se, pois, a Convenção de Montreal, como ressalta Michele Comenale Pinto, ao transporte aéreo internacional, a título oneroso ou gratuito, ressaltando-se, na última hipótese, a consecução por empresa de transporte aéreo, restando excluído o transporte postal.<sup>11</sup> Ademais, referida aplicação ocorre, indistintamente, com fulcro em fonte que promane da existência de um contrato, prática de ato ilícito, ou qualquer outra razão, *ex vi* do que preceitua seu art. 29.<sup>12</sup>

Nesse contexto, impende frisar, outrossim, que a inserção do transporte aéreo como internacional, consoante o denominado Sistema de Varsóvia e Convenção de Montreal, deve obedecer a alguns requisitos. Deveras, com base nos mencionados diplomas legais, considera-se transporte aéreo internacional aquele em que o ponto de partida inicial e o ponto de destino final sejam situados em Estados distintos ou em que um ponto de escala esteja situado em um Estado diferente do Estado onde se situa o ponto de partida e de destino. Com fulcro, pois, nos referidos ditames, afigura-se irrelevante a consecução de uma ou mais escalas em um único Estado. Portanto, conclui-se que, nos mencionados diplomas legais, o transporte aéreo será considerado internacional, outrossim, se, apesar dos pontos de partida e de destino se localizarem em um único Estado, fizer escala em um Estado diferente do Estado de partida e de destino. Com base no termo “transporte” utilizado pelas Convenções, exige-se ponto de contato com o território estrangeiro, sendo insuficiente o mero sobrevoo.<sup>13</sup>

Por via de consequência, a nacionalidade dos contratantes, bem como da aeronave, não determinam matiz diferenciador entre o transporte aéreo doméstico e internacional.<sup>14</sup>

<sup>11</sup> Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo. *Diritto Marittimo*, Genova, fasc. 3, p. 798-830, 2000.

<sup>12</sup> Nesse sentido, Silvio Busti, *Contratto di trasporto aereo*, op. cit., p. 546.

<sup>13</sup> Nesse sentido: Jacques Naveau e Marc Godfroid, *Précis de droit aérien*. Bruxelles: Bruylant, 1988, p. 190-191; Giumulla et al., *Warsaw Convention – annotated*. The Hague: London: Boston: Kluwer, 2001, supl. 4, p. 3, Oct. 1994.

<sup>14</sup> Nesse sentido: De Juglart, *Traité de droit aérien*. 2. ed. atual. por Emmanuel du Pontavice et al. Paris: LGDJ, 1989, t. 1, p. 1010-1019, parágrafos 2519 a 2527; René H. Mankiewicz, *The liability regime of the international carrier: a commentary on the present Warsaw system*. Dordrecht: Kluwer, 1981, p. 28-29; Shawcross e Beaumont, *Air law*. 3. ed. London: Butterworths, 1966, p. 406; Jacques Sesseli, *La notion de faute dans la Convention de Varsovie*. Lausanne: Société Anonyme de L'Imprimerie Rencontre, 1961, p. 19; Walter Schwenk, Werner Niester e Dieter Stukenberg, *Handbuch des Luftverkehrsrechts*. 2. ed. rev. e ampl. Berlin: Carl Heymanns, 1996, p. 658-661.

Ademais, exige-se que tais Estados tenham ratificado os termos da Convenção de Varsóvia, e, atualmente, da Convenção de Montreal, substitutiva daquela, para fins de inserção sob o *status* de Altas Partes Contratantes. Desse modo, muito embora a Convenção de Montreal tenha efetivo condão substitutivo do Sistema de Varsóvia, este último não poderá ser prontamente desconsiderado.

De fato, deduz-se que, para a aplicação dos ditames da nova Convenção, no âmbito do transporte aéreo internacional, exige-se que os pontos de partida e de destino, independentemente de interrupção ou transbordo, estejam situados no território de dois Estados Partes, ou seja, países que tenham ratificado o novel diploma legal, aceitando-se excepcionalmente sua aplicação em relação a Estado que não a tenha ratificado, desde que o território deste seja utilizado, tão somente, como escala em transporte aéreo, cujos pontos de origem e destino estejam situados em território de um mesmo Estado Parte.

Conclui-se, portanto, que na hipótese, *e.g.*, de transporte aéreo internacional entre um Estado Parte e outro que não o seja, pressupondo sua adesão ao Sistema de Varsóvia, este comportará aplicação, em detrimento da Convenção de Montreal, ressalvada eventual antinomia no âmbito de cada ordenamento jurídico interno, com outros diplomas legais, sem prejuízo de análise daqueles vinculantes em nível comunitário, ou objeto de subscrição por transportadores aéreos pertencentes a vários países que ainda não ratificaram a nova Convenção.

Deveras, poderão surgir hipóteses, não raras, nas quais em sede de transporte aéreo internacional, *e.g.*, o ponto de origem do transporte coadune-se com Parte Contratante, que, efetivamente, ratificou o novel diploma legal, ao passo que o ponto de destino denote atrelamento com país no qual ainda subsista o Sistema de Varsóvia, circunstância na qual, este será aplicável, ressalvada a consecução de *round-trip ticket*, visto que o ponto de origem coadunar-se-á com o destino final.<sup>15</sup>

Tecidas referidas ponderações, a Convenção de Montreal estriba-se na indenização integral do passageiro por dano-evento morte,

---

<sup>15</sup> Nesse sentido: Paul S. Dempsey e Michael Milde, *op. cit.*, p. 68-72; Mario O. Folchi, *op. cit.*, p. 8-83. Para tal desiderato, podemos exemplificar o transporte aéreo internacional em algumas rotas de destaque, a saber: São Paulo-Caracas e São Paulo-Luanda, já que, até o presente, Venezuela e Angola, não ratificaram a Convenção de Montreal. Por outro lado, em se tratando de voo *round-trip* (viagem de ida e volta, também alcunhada redonda no jargão turístico), ou seja, São Paulo-Caracas-São Paulo, o destino final será idêntico ao ponto de origem, aplicando-se, portanto, a Convenção de Montreal, já que, expressamente ratificada por nosso país.

ferimento ou lesão corporal, determinando, para tanto, que os Estados Contratantes imponham aos transportadores submetidos à sua autoridade a celebração de contratos de seguro para viabilizar efetiva cobertura, na hipótese de sinistro, nos termos do que preceitua o art. 50.<sup>16</sup>

Outrossim, depreende-se que houve adoção da teoria do risco da atividade empreendida, em detrimento da presunção de culpa, que orientava o sistema pretérito. Dessume-se, pois, que a responsabilidade não se escuda na atividade culposa do causador do dano, mas na própria atividade empreendida pelo transportador, caracterizando sua responsabilidade objetiva.

Todavia, emergem peculiaridades que inviabilizam a adoção de sistema puro de responsabilidade objetiva, já que se adotou sistema de responsabilidade em dois níveis (*two-tier system*), de acordo com as cifras, que componham eventual conflito de interesses.

Com efeito, em síntese, a matéria concernente à responsabilidade civil apresenta as seguintes características: a) responsabilidade objetiva até uma soma determinada (100.000 DES, equivalentes a aproximadamente R\$ 469.240,00); b) responsabilidade subjetiva baseada na culpa, no que concerne ao montante que superar o patamar descrito no item anterior; c) existência de excludentes da responsabilidade, em situações especialíssimas, em sede de responsabilidade objetiva; d) possibilidade de antecipação de valores, que poderão ser descontados em ulterior liquidação.

Observe-se que a responsabilidade objetiva que permeia o sistema, até o limite de 100.000 DES, não se erige ao status de teoria do risco integral ou responsabilidade absoluta, máxime tendo em vista a previsão de eximentes, escudadas na prova pelo transportador de culpa exclusiva da vítima, em caráter exclusivo ou concorrente e força maior extrínseca. Competirá, destarte, à vítima tão somente comprovar que o dano ocorreu a bordo da aeronave, ou durante as operações de embarque ou desembarque, cabendo, evidentemente, aos Tribunais, a apreciação, *in concreto*, das referidas operações. Caso o dano efetivo supere o patamar de 100.000 DES, emerge tão somente presunção de

---

<sup>16</sup> Nesse sentido, Alessandra Arrojado Lisboa de Andrade, Convenção de Montreal: derradeira esperança para o transporte internacional. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial (RBDA)*, Rio de Janeiro, n. 78, p. 2-18, nov. 1999. No mesmo diapasão, vide Stefano Zunarelli e Michele Comenale Pinto, op. cit., p. 448-449.

culpa do transportador, que poderá eximir-se do dever de indenizar, caso comprove que a causa do dano-evento não promanou de negligência ou outra ação ou omissão sua, de seus dependentes ou agentes.

Enrique Mapelli preceitua, com percuciência, que, na hipótese do fato de terceiro, o transportador liberar-se-á tão somente do dever de indenizar que supere o montante fixado, em sede de responsabilidade objetiva, na qual mencionado fato não se erija ao *status* de excludente. Apenas, portanto, na hipótese de comprovação de fato da vítima, haverá inexistência do dever de indenizar, a qualquer título. Sem prejuízo da assertiva supra, é curial que, conquanto a denominada força maior intrínseca não caracterize excludente, a força maior extrínseca, também denominada fortuito externo, elidindo o próprio nexu causal, caso comprovada, também elidirá o dever de indenizar, sob pena de caracterizar efetivo risco integral.<sup>17</sup>

No que tange ao atraso em voo, a Convenção não estipula normas concernentes à elucidação de quais pressupostos se afiguram aptos a ensejar o dever de indenizar, malgrado disponha que, nos termos do art. 19, haverá excludente favorável ao transportador quando este comprovar que tomou todas as medidas idôneas e possíveis para evitar o dano, ou que se afigurava impossível adotá-las. Ademais, nos trabalhos preparatórios, emergiu amplo debate quanto à conveniência de fixação de patamar-limite de indenização correlacionado com atraso em voo, preponderando a corrente que estipulou limitação de até 4.150 DES (Direitos Especiais de Saque) por passageiro. Decidiu-se, então, que a responsabilidade do transportador pelo atraso no transporte de bagagem encontra-se limitada a 1.000 DES (aproximadamente R\$ 4.692,40), subsistindo as mesmas excludentes previstas para os casos de destruição, perda ou avaria de bagagem.

No que concerne ao atraso no transporte aéreo de mercadorias, fixou-se o mesmo limite pretérito de 17 DES por quilograma, reiterando, neste aspecto, as disposições elencadas no Protocolo de Montreal n. 3, que ainda não entrou em vigor, e a impossibilidade, mediante disposição expressa, de superação da limitação, subsistindo como ex-

---

<sup>17</sup> Consideraciones jurídicas sobre el Convenio de Montreal de 1999. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial (RBDA)*, Rio de Janeiro, n. 84, p. 22-25, dez. 2001. No mesmo diapasão, vide Stefano Zunarelli e Michele M. Comenale Pinto, *Manuale di Diritto della Navigazione e dei Trasporti*, 2. ed., Padova, Cedam, 2013, p. 441-448.

cludentes as disposições elencadas para perda, destruição ou avaria de carga, destacando-se, e.g., ato de guerra ou conflito, ou ato de autoridade pública correlacionado com a entrada, saída ou trânsito da mercadoria.

Para bagagens não registradas, nos moldes da Convenção de Varsóvia, subsiste a teoria da culpa, impondo-se ao passageiro o ônus da prova correlato.

Doutra banda, no que concerne à bagagem registrada, há responsabilidade objetiva do transportador, fixando-se patamar-limite de 1.000 DES (Direitos Especiais de Saque), com base de cálculo totalmente diversa da anterior. Com efeito, enquanto no denominado Sistema de Varsóvia se adotava o critério do peso por bagagem entregue, no novo sistema o *quantum* adrede referido será fixado por passageiro transportado. Por óbvio, à luz do novel diploma legal, a superação do limite estará condicionada à prova pelo passageiro de dolo ou culpa grave do transportador da bagagem, ou por meio de prévia declaração especial de valor, com o pagamento do correlato suplemento de tarifa.

No que concerne ao transporte aéreo doméstico, atualmente, vige em nosso país o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986).

Referido diploma legal aplica-se ao transporte aéreo doméstico (nacional ou regional), ou seja, aquele no qual os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em território nacional. O transporte aéreo não perderá referido *status* quando, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro seus pontos de chegada e de destino, *ex vi* do que preceitua o art. 215, caput e parágrafo único.

Observa-se a adoção, como regra, dos princípios do denominado Sistema de Varsóvia, de modo a fixar patamar-limite de indenização nas hipóteses de dano-evento a passageiros, bagagens e cargas. No que concerne ao cancelamento de voo, estipulou-se o direito ao reembolso do valor já pago (art. 229). Caso haja atraso na partida, ou interrupção ou atraso em aeroporto de escala, por período superior a quatro horas, poderá haver endosso da passagem ou reembolso do valor pago, cabendo ao transportador velar, no referido interstício temporal, pelas despesas de transporte, alimentação e hospedagem do passageiro, sem prejuízo da responsabilidade civil (arts. 230 e 231). Os aventados limites (aplicáveis nas searas contratual e extracontratual),

comportariam exclusão, tão somente, nas hipóteses de dolo ou culpa grave do transportador e seus prepostos.

Malgrado referidas assertivas, emergem peculiaridades cuja menção é de rigor.

Inicialmente, não se adotou a presunção de culpa, prevista na Convenção de Varsóvia, na medida em que, mesmo diante da comprovação de adoção de diligências imponentes, ou de que não era possível adotá-las, subsistiria o dever de indenizar. Vislumbra-se, pois, adoção da responsabilidade objetiva, nas searas contratual e extracontratual.

Cumprido, no entanto, analisar mencionados diplomas em cotejo com a obrigação de proteção, proposição de definição do contrato de transporte aéreo, Sistema de Defesa do Consumidor e novo Código Civil, já que, estes dois últimos, também apresentam normas aptas a regular o contrato em comento.

### **3. O contrato de transporte aéreo, o Sistema de Defesa do Consumidor e o advento do novo Código Civil. Apreciações conclusivas**

O contrato de transporte aéreo como tipo geral é aquele no qual um sujeito (transportador) se obriga, frequentemente (embora não necessariamente), por meio de contraprestação pecuniária, a transferir pessoas e coisas de um lugar ao outro, em segurança e com celeridade, utilizando-se de veículo de transporte (aeronave) apto à navegação aérea.

Observe-se que, no contrato de transporte aéreo de passageiros, a obrigação de proteção imponente ao transportador afigura-se fundamental. Não se deve descurar, no entanto, de sua peculiaridade no que tange à celeridade, na medida em que, na percepção social do tipo contrato de transporte aéreo, esta é um elemento integrante e motivo determinante da contratação.

Desse modo, nas hipóteses de atraso em voo, preconizamos a aplicação de regime de responsabilidade objetiva do transportador, não prosperando, portanto, a exigente positiva da devida diligência e tampouco limites temporais mínimos fixados em legislação especial, como pré-requisito ao dever de indenizar, devendo-se sopesar, portanto, *in*

*concreto*, com circunstâncias específicas, eventual dano causado por atraso, em cotejo com conduta do usuário do transporte, de terceiro ou força maior extrínseca.<sup>18</sup>

Mencionado entendimento, aliás, é robustecido pelos ditames do art. 737 do novo Código Civil, o qual prevê que os horários divulgados pelo transportador são vinculantes, salvo eximente de força maior extrínseca, também denominada fortuito externo, o que corrobora nosso entendimento, no que se refere à responsabilidade objetiva do transportador aéreo por atraso, tornando, portanto, insubsistente, sob qualquer aspecto, a eximente positiva da devida diligência.

Nem se argumente, ademais, que o elemento rapidez do transporte pudesse colocar em risco a segurança do voo, visto que as eximentes correlacionadas com a responsabilidade objetiva permitiriam isenção de responsabilidade do transportador, máxime quando colocada em risco a obrigação de proteção do usuário, a qual, então, preponderará diante da celeridade.

Tecidas referidas ponderações, cumpre proceder à análise das repercussões providas do Sistema de Defesa do Consumidor e advento do novo Código Civil.

Como é cediço, em nosso país, diante do princípio fundante da dignidade da pessoa humana, predominância da ordem pública de proteção, bem como dos novos princípios contratuais vigentes, já mencionados anteriormente, o legislador constitucional erigiu a defesa do consumidor a direito fundamental, nos termos do art. 5º, XXXII, tendo o Código de Defesa do Consumidor concretizado referidos ditames e a norma do art. 48 das Disposições Transitórias implementado, a nosso ver, o princípio de proteção à parte mais fraca.

O Código de Defesa do Consumidor fixou, além disso, cláusula geral de responsabilidade civil escudada no risco da atividade profissional

---

<sup>18</sup> Nesse sentido, consideramos manifestamente abusivas as normas insculpidas nos arts. 230 e 231, do Código Brasileiro de Aeronáutica, aplicáveis ao transporte aéreo doméstico, porquanto fixam limite mínimo de quatro horas para a caracterização de atraso indenizável e dever de assistência para endosso de bilhete. Para tal desiderato, levemos em conta, e.g., a duração de quarenta e cinco minutos em média, do trecho São Paulo-Rio de Janeiro, realizado em sistema de ponte-aérea, para verificarmos que, no intervalo de quatro horas, conforme preconiza o Código Brasileiro de Aeronáutica, poderiam ser realizados cinco voos no mencionado percurso. Outrossim, considerando a celeridade como importante elemento ínsito ao referido transporte, o lapso de tempo fixado em legislação específica não apreciaria, pelas máximas de experiência, prováveis compromissos profissionais agendados logo após o transporte no mencionado percurso. Para maiores detalhes, no que concerne ao atraso em voo, vide Marco Fábio Morsello, op. cit., p. 171-180.

do fornecedor, consagrando-se, pois, a responsabilidade objetiva, que abrange o transporte aéreo, naturalmente não inserido na ressalva prevista no art. 14, § 4º, do referido diploma legal.

A nosso ver, enquanto a pessoa natural é presumida consumidora, a pessoa jurídica somente poderá beneficiar-se das regras do microsistema consumerista quando demonstrar que não utilizou o produto para nova comercialização, retirando-o do ciclo produtivo ou utilizando-o como insumo, e quando houver a comprovação essencial de vulnerabilidade no caso concreto, por vezes atrelada a mister diverso daquele exercido pela empresa.

De fato, o destinatário final, como preconiza Claudia Lima Marques, “é o *Endverbraucher*, o consumidor final, o que retira o bem do mercado ao adquirir ou simplesmente utilizá-lo (destinatário final fático), aquele que coloca um fim na cadeia de produção (destinatário final econômico) e não aquele que utiliza o bem para continuar a produzir, pois ele não é o consumidor-final, ele está transformando o bem, utilizando o bem para oferecê-lo por sua vez ao cliente, seu consumidor”.<sup>19</sup>

Patente, destarte, a exclusão daquele que utiliza produto ou serviço para fins de revenda ou reinserção no ciclo produtivo, também denominado consumidor intermediário.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Cf. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor*. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002. p. 279.

<sup>20</sup> Nesse sentido: Marco Antonio Zanellato, Considerações sobre o conceito jurídico de consumidor. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 45, p. 173, jan./mar. 2003, observando que, “entende-se que a Lei 8.078/90 faz distinção entre o consumidor final e o consumidor intermediário, ao levar à ilação, em face do disposto no art. 2º, caput, que somente a aquisição para uso próprio, individual, familiar ou de terceiros será considerada como consumo, ficando ao largo de sua proteção a aquisição de bens ou serviços para utilização na atividade-fim da empresa.”; Antonio Herman V. e Benjamin, O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 26, p. 34-35, abr./jun. 1998; Newton De Lucca, O Código de Defesa do Consumidor: discussões sobre o seu âmbito de aplicação. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 6, p. 65, abr./jun. 1993; Cláudia Lima Marques, Antônio Herman V. e Benjamin e Bruno Miragem, *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*: arts. 1º a 74 - aspectos materiais. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004, p. 71-72, opinando que “destinatário final é aquele destinatário fático e econômico do bem ou serviço, seja ele pessoa jurídica ou física. O destinatário final é consumidor final, o que retira o bem do mercado ao adquiri-lo ou simplesmente utilizá-lo (destinatário final fático), aquele que coloca um fim na cadeia de produção (destinatário final econômico), e não aquele que utiliza o bem para continuar a produzir, pois ele não é consumidor final, ele está transformando o bem, utilizando o bem, incluindo o serviço contratado no seu, para oferecê-lo por sua vez ao seu cliente, seu consumidor, utilizando-o no seu serviço de construção, nos seus cálculos de preço, como insumo de sua produção.”; Sérgio Pinheiro Marçal, Código de Defesa do Consumidor: definições, princípios e o tratamento da responsabilidade civil. *Revista de Direito do Consumidor*, n. 6, p. 100-101, abr./jun. 1993; Marco Aurélio Maselli Gouvêa, O conceito de consumidor e a questão da empresa como “destinatário final”. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 23-24, p. 190-192, jul./dez. 1997.

Outrossim, tendo em vista o primado específico das mencionadas normas, é evidente que o elemento vulnerabilidade emerge como outro pressuposto para a caracterização da figura.<sup>21</sup>

Com efeito, poderão surgir hipóteses de inserção do transportador aéreo como fornecedor e do transporte aéreo como serviço, sem, no entanto, caracterizar relação de consumo, na medida em que, por vezes, o usuário não se qualificará como consumidor.<sup>22</sup>

De fato, considerando a vigência da Lei n. 8.078/90 há considerável lapso de tempo, observamos que sociedades comerciais bem organizadas, quando adquirem produtos ou utilizam serviços, propugnam por inserção no mencionado microsistema, que lhes seria mais benéfico. No entanto, a nosso ver, tal conduta é injustificável, visto que o escopo do Código de Defesa do Consumidor é a proteção especial de um grupo da sociedade considerado mais vulnerável, ou seja, aqueles que efetivamente necessitam de proteção, elidindo-se, então, a vulgarização de seus preceitos, de modo a não abranger relações interempresariais e de lucro correlacionadas com os denominados profissionais-consumidores, que certamente findariam por fragilizar o nível de proteção destinado aos mais vulneráveis.<sup>23</sup>

Destarte, na hipótese de contrato de transporte aéreo de mercadorias, somente quando comprovada a condição de destinatário final, fático e econômico do produto ou serviço, com mister diverso daquele correlacionado com a mercadoria adquirida ou serviço utilizado, sem prejuízo de prova de efetiva vulnerabilidade, aplicar-se-á excepcionalmente o microsistema consumerista, sob pena de deslustrá-lo.

Conclui-se que, neste contrato, uma vez não comprovados os requisitos excepcionais elencados no parágrafo anterior, a fixação prévia

<sup>21</sup> Nesse sentido: Juliana Santos Pinheiro, O conceito jurídico de consumidor. In: Gustavo Tepedino (Coord.). *Problemas de direito civil constitucional*. Rio de Janeiro: Renovar, 2000. p. 334-336.

<sup>22</sup> Nesse sentido, Antônio Herman de V. e Benjamin, O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor, op. cit., p. 36.

<sup>23</sup> Nesse sentido: Marco Antonio Zanellato, op. cit., p. 187-189; Newton Luiz Finato, Contrato de transporte aéreo e a proteção do consumidor, *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 42, p. 185, abr./jun. 2002, afirmando que “vemos com cautela a extensão da proteção ampla, pois poderia descharacterizar a natureza protetiva do Código de Defesa do Consumidor, sabido que aquele que tudo protege perde a sua especificidade”. No mesmo diapasão, trazendo a lume a dicotomia contratos existenciais e de lucro, com densidade diversa na aplicação de princípios contratuais, vide Marco Fábio Morsello, Contratos existenciais e de lucro: análise sob a ótica dos princípios contratuais contemporâneos, in: Renan Lotufo, Giovanni Ettore Nanni e Fernando Rodrigues Martins (Coord.), *Temas relevantes do direito civil contemporâneo*, São Paulo, Atlas, 2012, p. 273-291.

de patamar-limite indenizável afigura-se legítima, cabendo, no âmbito das relações interempresariais, a contratação de eventual seguro complementar pelo usuário do transporte, empresário-adquirente, evitando repasse para a tarifa dos custos que adviriam da inexistência de qualquer limite nessa seara.

Por via de consequência, nas relações interempresariais e de lucro, não se caracterizando o *status* de destinatário final, bem como a vulnerabilidade do adquirente de produto ou serviço, que poderá salvaguardar seus interesses, aplicar-se-ão os diplomas legais aeronáuticos; se houver incompatibilidade entre estes e o novo Código Civil, aplicar-se-á este último.

Referida posição foi robustecida, sob nossa ótica, pelo novo Código Civil, na medida em que, no contrato de transporte de coisas, admitiu-se expressamente a fixação prévia de patamar-limite indenizável, nos termos do art. 750.

Por outro lado, nos contratos de transporte aéreo de passageiros e bagagens, vige relação de consumo, que possibilita a reparação integral do dano, *ex vi* do que preceituam os arts. 6º, VI e 22, parágrafo único, da Lei n. 8.078/90, que prevalecem, nesse aspecto, diante de disposições em contrário fixadas no Sistema de Varsóvia, na Convenção de Montreal e no Código Brasileiro de Aeronáutica, ressalvando-se, no tocante ao transporte de bagagens, a formação do juízo de verossimilhança no que concerne à prova do seu conteúdo.

De fato, da análise do microsistema tutelador dos direitos do consumidor, observa-se que estes estão agrupados pela função e não pelo objeto, evidenciando alcance e segmentação horizontais no âmbito das denominadas relações de consumo, que preponderam, pois, com fulcro no critério da especialidade, diante de outros diplomas legais que eventualmente apresentem campos de aplicação idênticos, com normas mais desfavoráveis ao consumidor, mesmo à luz do advento da Convenção de Montreal e do novo Código Civil.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Nesse sentido, quanto à subsistência dos ditames da Lei n. 8.078/90, mesmo diante do advento do novo Código Civil, vide: Cláudia Lima Marques, Antônio Herman V. e Benjamin e Bruno Miragem, *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*: arts. 1º a 74 – aspectos materiais, op. cit., p. 34-36.; Maria Helena Diniz, Parte especial – Livro complementar - Das disposições finais e transitórias. In: Antonio Junqueira de Azevedo (Coord.). *Comentários ao Código Civil*. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 22, p. 565-569.; Carlos Roberto Gonçalves, Parte especial: Do direito das obrigações,

Tecidas referidas ponderações, cumpre ressaltar que o novo Código Civil regulamentou o contrato de transporte, estipulando em seu art. 732 que prevalecerá caso as normas de outros diplomas legais reguladores da mesma matéria denotem incompatibilidade com seus ditames.<sup>25</sup>

Sucede que tal assertiva, a nosso ver, não implica, em nenhum momento, o afastamento do princípio da indenização integral fixado no sistema de defesa do consumidor, pelas razões já expostas anteriormente, com espeque no critério da especialidade.

Ademais, procedendo à análise do contrato de transporte de pessoas no novo Código Civil, inexistente norma expressa fixadora de patamar-limite indenizável na hipótese de dano-evento morte ou lesão corporal. Ao revés, a norma fixada no art. 734 permite diálogo das fontes – na feliz expressão de Erik Jayme, utilizada por Claudia Lima Marques<sup>26</sup> – com o microsistema consumerista, levando-nos à conclusão de que a ilimitação do montante indenizável é a regra no contrato de transporte de pessoas, diferentemente, e.g., do transporte

---

op. cit., v. 11, p. 144.; Ruy Rosado de Aguiar Júnior, O novo Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor – pontos de convergência, *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 48, p. 57, out./dez. 2003, asserverando que, “no conflito entre princípios, aplica-se à relação de consumo o do Código de Defesa do Consumidor”; Renan Lotufo, O contrato de transporte de pessoas no novo Código Civil, *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 43, p. 21, jul./set. 2002, observando que “é regra de interpretação que a norma geral só revoga a especial quando expressamente assim dispõe. A dicção revogadora da incidência das normas especiais conflitivas haveriam que ser expressamente indicadas, pois não se pode entender que de maneira genérica o Código Civil revogue o Código de Defesa do Consumidor, que é evidentemente especial diante da generalidade do Código Civil.”; Adalberto Pasqualotto, O Código de Defesa do Consumidor em face do novo Código Civil, *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 43, p. 96-110, jul./set. 2002, concluindo (op. cit., p. 110), que: “A entrada em vigor do novo Código Civil brasileiro, em janeiro de 2003, nenhum prejuízo trará aos consumidores. O Código de Defesa do Consumidor é lei especial perante o Código Civil e sua aplicação será beneficiada pela instituição do direito de empresa. (op. cit.). De outra parte, certas disposições do novo Código Civil que estipulem patamares de proteção inferiores aos estabelecidos no CDC em nada afetarão os consumidores, em virtude do princípio de que a lei especial prevalece sobre a lei geral, enquanto normas convergentes e complementares ao CDC, eventualmente mais amplas ou benéficas, poderão ser aplicadas supletivamente em favor dos consumidores”.

<sup>25</sup> Nesse sentido, Cláudia Lima Marques, Antônio Herman V. e Benjamin e Bruno Miragem, op. cit., p. 37 elucidando que, “como toda regra tem sua exceção, também no CC/2002 há uma exceção expressa: em matéria de contrato de transporte, o art. 732 prevê a subsidiariedade das leis especiais, mesmo de fonte internacional, como a Convenção de Varsóvia. Aqui se prevê, pois, a aplicação prioritária das novas normas do CC/2002 em exceção ao sistema normal, que é de aplicação subsidiária”. Tal premissa, no entanto, a nosso ver, não tem o condão de desnaturar o princípio da reparação integral, em sede de relações de consumo.

<sup>26</sup> Cf. *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*: arts. 1167 a 74 - aspectos materiais, op. cit., p. 26.

de coisas, em que o legislador optou pela menção à existência de limitação, *ex vi* do que preceitua o art. 750 do novo diploma legal.<sup>27</sup>

Cumpra anotar, outrossim, que, sob a ótica constitucional, a defesa do consumidor consubstancia direito fundamental (art. 5º, XXXII), de eficácia plena, de modo que a existência de norma em antinomia com aquelas que tenham implementado a mencionada defesa naturalmente não poderá subsistir, levando-se em conta a força normativa que promana da Constituição Federal. Nesse aspecto, não há como negar, ademais, que o dever de segurança e proteção previsto no art. 5º, *caput*, do ordenamento constitucional pátrio abrangerá o consumidor, principalmente nas atividades de risco, como o transporte aéreo.<sup>28</sup>

No que concerne ao Sistema de Varsóvia e Convenção de Montreal, sua classificação como tratados internacionais, não tem o condão de viabilizar inserção nos ditames do art. 5º, § 3º, da Constituição Federal, acrescido com fundamento na Emenda Constitucional n. 45.

De fato, no que concerne ao Sistema de Varsóvia, como mencionado alhures, este se fundamenta na pretérita ordem pública de direção, visando privilegiar desenvolvimento do ramo aeronáutico, obstaculizando, a nosso ver, a justa compensação à vítima e o correlato alcance da obrigação de proteção, vulnerando o próprio escopo dos tratados internacionais de direitos humanos e os princípios insculpidos na Convenção de Viena, de 1969. Outrossim, malgrado os ingentes esforços, que culminaram no advento da Convenção de Montreal, depreende-se, à evidência, que não se caracteriza como tratado de direitos humanos, existindo, inclusive, restrições ao direito do usuário consumidor, como, *e.g.*, na fixação do *two-tier system*, adrede mencionado.

Ademais, cumpre observar que nossa tradição pretoriana recente evidencia inexistência de privilégio hierárquico dos tratados internacionais deste jaez, quando cotejados com a lei ordinária. De fato, a

---

<sup>27</sup> Nesse sentido, Renan Lotufo, O contrato de transporte de pessoas no novo Código Civil, op. cit., p. 212, asseverando que, “as disposições do novo Código Civil conflitam com o teor da Convenção de Varsóvia e mesmo com o teor das nossas leis referentes aos transportadores aeronáutico e marítimo, que fixam limitações ao valor das indenizações, a pretexto de serem hipóteses de responsabilidade objetiva. A disposição do art. 734 está conforme o conteúdo constitucional que se refere às pessoas, ao ser humano como valor fundamental e à vida como merecedora de proteção especial. Aqui a regra do art. 732 tem plena aplicação, ou seja, as limitações de outros diplomas não interferem”.

<sup>28</sup> Para maiores detalhes acerca do sistema de defesa do consumidor e correlata repercussão na seara do contrato de transporte aéreo, vide Marco Fábio Morsello, *Responsabilidade civil no transporte aéreo*, op. cit., p. 390-422.

corrente dualista, fulcrada na paridade entre o tratado e a lei nacional, foi consagrada nos Estados Unidos da América, obtendo aceitação e prevalência em nosso país, máxime a partir do julgamento do Recurso Extraordinário n. 80.004, no qual, como informa José Francisco Rezek, restou “assentada, por maioria, a tese de que, ante a realidade do conflito entre tratado e lei posterior, esta, porque expressão última da vontade do legislador republicano, deve ter sua prevalência garantida pela justiça – sem embargo das consequências do descumprimento”.<sup>29</sup>

Nem se argumente, aliás, que o art. 178 da Constituição Federal denotaria preponderância *in casu*. De fato, a nosso ver, os direitos fundamentais de defesa do consumidor e a obrigação de segurança e proteção preponderam diante do art. 178 da Constituição Federal, de modo que, caso subsistisse efetivo conflito de normas, emergiria para o último dispositivo o *status* de norma constitucional inconstitucional, como preconiza Otto Bachof.<sup>30</sup> Sob nossa ótica, no entanto, afigura-se plenamente factível compatibilizar a norma do art. 178 com os direitos fundamentais suprarreferidos, concluindo-se que a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, que deverão estar em conformidade com o dever de segurança e proteção à pessoa e ao consumidor, preponderantes, na referida hipótese.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Cf. *Direito Internacional Público*, 7. ed. rev. São Paulo: Saraiva, 1998, p. 105-106, resumindo ulteriores dados referentes à fundamentação do julgado, publicado em RTJ 83/809: “A maioria valeu-se de precedentes do próprio Tribunal para dar como indubitosa a introdução do pacto – no caso, a Lei uniforme de Genebra sobre letras de câmbio e notas promissórias – na ordem jurídica brasileira, desde sua promulgação. Reconheceu, em seguida, o conflito real entre o pacto e um diploma doméstico de nível igual ao das leis federais ordinárias – o Decreto-Lei n. 427/69, posterior, em cerca de três anos, à promulgação daquele –, visto que a falta de registro da nota promissória, não admitida pelo texto de Genebra como causa de nulidade do título, vinha a sê-lo nos termos do decreto-lei. Admitiram as vozes majoritárias que, faltante na Constituição do Brasil garantia de privilégio hierárquico do tratado internacional sobre as leis do Congresso, era inevitável que a justiça devesse garantir a autoridade da mais recente das normas, porque paritária sua estatura no ordenamento jurídico”. Infere-se, outrossim, que referido autor perfilha doutrinariamente o mesmo entendimento (op. cit., p. 102-103) ao dispor que, “o primado do direito das gentes sobre o direito nacional do Estado soberano é, ainda hoje, uma proposição doutrinária. Não há, em direito internacional positivo, norma assecuratória de tal primado”.

<sup>30</sup> Cf. *Normas constitucionais inconstitucionais?* Tradução de José Manoel Cardoso da Costa. Coimbra: Almedina, 1994, p. 54-59, elucidando a existência de inconstitucionalidade de normas constitucionais em virtude de contradição com normas constitucionais de grau superior. No mesmo sentido, na doutrina peninsular, vide Vezio Crisafulli e Livio Palladin, *Commentario breve alla Costituzione*. Padova: Cedam, 1990, p. 9.

<sup>31</sup> Nesse sentido, José Joaquim Gomes Canotilho, *Direito constitucional e teoria da Constituição*. Coimbra: Almedina, 1998, p. 1096-1099, que, referindo-se ao âmbito do “catálogo-tópico” dos princípios da interpretação constitucional, elenca o importante princípio da concordância prática ou

Cumpra destacar, outrossim, ainda sob o prisma dos tratados internacionais, que na Convenção de Viena de 1969, que os regula, muito embora fixada sua superioridade hierárquica em relação às leis ordinárias de vários países, admite-se sua rejeição no bojo de ordenamentos jurídicos internos, quando vulnerado eventual direito fundamental.<sup>32</sup> Eis, pois, sob nossa ótica, outro fundamento para a rejeição de montantes indenizáveis, que em verdade não protegem efetivamente a vítima ou herdeiros na hipótese de dano-evento.

De fato, além da incompatibilidade com o novo paradigma vigente, no seio da própria ordem internacional e dos tratados correlatos, há infração aos ditames do ordenamento constitucional pátrio, no âmbito do dever de segurança e proteção referido, em conjunto com a justa reparação da vítima e proteção ao consumidor, espelhados no princípio da reparação integral.

Ademais, o alcance da obrigação de proteção, conjuntamente com o princípio de justa compensação às vítimas, permitem inferir inclusão da figura dos danos extrapatrimoniais, com fulcro em força normativa advinda da Constituição Federal, nos termos do art. 5º, V e X, razão pela qual as restrições expressas fixadas nesse aspecto pela Convenção de Montreal não se afiguram vinculantes.

Nesse contexto, sobreleva acrescentar que, a obrigação de proteção ao passageiro se encontra ínsita na própria avença pactuada, sendo importante ressaltar que a preocupação crescente com a proteção à pessoa, independentemente da qualificação contratual ou extracontratual, propicia, a nosso ver, concepção *lato sensu* do conceito de

---

harmonização, asseverando que, “este princípio não deve divorciar-se de outros princípios de interpretação já referidos (princípio da unidade, princípio do efeito integrador). Reduzido ao seu núcleo essencial o princípio da concordância prática impõe a coordenação e combinação dos bens jurídicos em conflito de forma a evitar o sacrifício (total) de uns em relação aos outros”.

<sup>32</sup> Nesse sentido: Antônio Paulo Cachapuz de Medeiros, *O poder de celebrar tratados: competência dos poderes constituídos para a celebração de tratados, à luz do direito internacional, do direito comparado e do direito constitucional brasileiro*. Porto Alegre: Sergio A. Fabris, 1995. p. 263-266, afirmando que, em observação aos ditames da redação final do art. 46 da referida Convenção, “Vê-se que a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados se definiu por concepção eclética: um Estado não pode, em princípio, invocar a violação do seu Direito Interno, como viciando o seu consentimento no plano internacional (tese internacionalista)., mas há uma exceção para o caso da violação ser manifesta e concernente a uma regra do Direito Interno de importância fundamental (tese constitucionalista)”; Mirtô Fraga, *O conflito entre tratado internacional e norma de direito interno*, Rio de Janeiro, Forense, 1997, p. 33-34. Referida autora assevera, outrossim (op. cit., p. 123-126), que conquanto raríssimas as ocorrências, no conflito entre o tratado e a Constituição, esta última prevalecerá.

acidente, abrangendo todo acontecimento ou dano-evento correlacionado com a atividade de transporte do fornecedor, ou seja, incluindo, portanto, incidentes ou irregularidades, superadores de definição restritiva prevista no Sistema de Varsóvia, não modificada nesse aspecto pela Convenção de Montreal.

Por via de consequência, nos acidentes aéreos, o dano derivado de causa desconhecida, que, pelas máximas de experiência, enseja inúmeros percalços às vítimas e seus herdeiros, impõe ao transportador os ônus correlatos.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Para maiores detalhes acerca da denominada teoria da causa desconhecida e interpretação do conceito de acidente aeronáutico, vide Marco Fábio Morsello, *op. cit.*, p. 258-266.

### Bibliografia consultada

ALPA, Guido. *Trattato di diritto civile*. Milano: Giuffrè, 1999. v. 4 – La responsabilità civile.

ANDRADE, Alessandra Arrojado Lisboa de. Convenção de Montreal: derradeira esperança para o transporte internacional. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*, Rio de Janeiro, n. 78, p. 2-18, nov. 1999.

ANTONINI, Alfredo. La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: Protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, Regolamento Comunitario. *Diritto dei trasporti*, Cagliari, p. 615-657, 2000.

AZEVEDO, Antonio Junqueira de. (Coord.). *Comentários ao Código Civil*. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 11 e 22.

BACHOF, Otto. *Normas constitucionais inconstitucionais?* Tradução de José Manoel Cardoso da Costa. Coimbra: Almedina, 1994.

BALLARINO, Tito; BUSTI, Silvio. *Diritto aeronautico e spaziale*. Milano: Giuffrè, 1988.

BAUDOUIN, Jean Louis; DESLAURIERS, Patrice. *La responsabilité civile*. 5. ed. Québec: Yvon Blais, 1998.

BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcellos e. O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 26, p. 33-44, abr./jun. 1998.

\_\_\_\_\_. MARQUES, Claudia Lima; MIRAGEM, Bruno. *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*: arts. 1º a 74 - aspectos materiais. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

BOLLVEG, Hans-Georg. Das Montrealer Übereinkommen. Rückblick-Überblick-Ausblick. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 49, Heft 4, p. 439-466, 2000.

BUSTI, Silvio. Contratto di trasporto aereo. In: CICU, Antonio; MESSINEO, Antonio (Dir.). *Trattato di diritto civile e commerciale*. Milano: Giuffrè, 2001. t. 3.

\_\_\_\_\_. BALLARINO, Tito. *Diritto aeronautico e spaziale*. Milano: Giuffrè, 1988.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. *Direito constitucional e teoria da Constituição*. Coimbra: Almedina, 1998.

CASTRONOVO, Carlo. *La nuova responsabilità civile*. 2. ed. Milano: Giuffrè, 1997.

COMENALE PINTO, Michele M. Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo. *Diritto Marittimo*, Genova, fasc. 3, p. 798-830, 2000.

\_\_\_\_\_. ZUNARELLI, Stefano. *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*. 2. ed. Padova: Cedam, 2013.

CRISAFULLI, Vezio; PALADIN, Livio. *Commentario breve alla Costituzione*. Padova: Cedam, 1990.

DE JUGLART, Michel. *Traité de droit aérien*. 2. ed. atual. por Emmanuel du Pontavice, Jacqueline Dutheil de La Rochère e Georgette M. Miller. Paris: LGDJ, 1989. t. 1 e 2.

DE LUCCA, Newton. O Código de Defesa do Consumidor: discussões sobre o seu âmbito de aplicação. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 6, p. 61-68, abr./jun. 1993.

DEMPSEY, Paul S.; MILDE, Michael. *International Air Carrier Liability. The Montreal Convention of 1999*. Montreal: McGill University, Centre for Research in Air and Space Law, 2005.

DINIZ, Maria Helena. Parte especial – livro complementar – das disposições finais e transitórias. In: AZEVEDO, Antonio Junqueira de (Coord.). *Comentários ao Código Civil*. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 22.

DRION, H. *Limitation of liabilities in international air law*. The Hague, 1954.

FINATO, Newton Luiz. Contrato de transporte aéreo e a proteção do consumidor. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 42, p. 173-186, abr./jun. 2002.

FOLCHI, Mario O. (Coord.). *Transporte aéreo internacional. Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional-Montreal 1999*. Buenos Aires: ALADA, 2002.

FOLLIOU, Michel G. La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur. La Conférence Internationale de Montréal (10-28 mai 1999). *Revue Française de Droit Aérien et Spatial (RFDA)*, Paris, v. 212, n. 4, p. 409-437, oct./déc. 1999.

FRAGA, Mirtô. *O conflito entre tratado internacional e norma de direito interno: estudo analítico da situação do tratado na ordem jurídica brasileira*. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

GATES, Sean. *La Convention de Montréal de 1999*. *Revue Française de Droit Aérien et Spatial (RFDA)*, Paris, v. 212, n. 4, p. 439-446, oct./déc. 1999.

GIEMULLA, Elmar et al. (Org.). *Warsaw Convention – annotated*. The Hague: London : Boston: Kluwer, 2001.

GODFROID, Marc; NAVEAU, Jacques. *Précis de droit aérien*. Bruxelles: Bruylant, 1988.

GONÇALVES, Carlos Roberto. Parte especial: do direito das obrigações. In: AZEVEDO, Antonio Junqueira de (Coord.). *Comentários ao Código Civil*. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 11.

GOUVÊA, Marco Aurélio Maselli. O conceito de consumidor e a questão da empresa como “destinatário final”. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 23-24, p. 187-192, jul./dez. 1997.

HERMIDA, Julian. The new Montreal Convention: the international passenger’s perspective. *Air and Space Law*, The Hague, v. 26, n. 3, p. 150-154, 2001.

JAKOB, Arie. The modernization of the Warsaw system – the Montreal Convention of 1999. *Annals of Air and Space Law*, Montréal, v. 24, p. 333-353, 1999.

JOURDAIN, Patrice. *Les principes de la responsabilité civile*. 4. ed. Dalloz: Paris, 1998.

KIONKA, Edward J. *Torts in a nutshell*. 2. ed. St. Paul: West Publishing, 1996.

LARENZ, Karl. *Lehrbuch des Schuldrechts. Erster Band, Allgemeiner Teil*. 14. ed. München: Ch. Beck Verlag, 1987.

LOPEZ, Teresa Ancona. *Princípio da precaução e evolução da responsabilidade civil*. Tese para Concurso de Professor Titular de Direito Civil da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

LOTUFO, Renan. O contrato de transporte de pessoas no novo Código Civil. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 43, p. 205-214, jul./set. 2002.

MANKIEWICZ, René H. *The liability regime of the international carrier: a commentary on the present Warsaw system*. Dordrecht: Kluwer, 1981.

MAPELLI, Enrique. Consideraciones jurídicas sobre el Convenio de Montreal de 1999. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial (RBDA)*, Rio de Janeiro, n. 84, p. 22-25, dez. 2001.

MARÇAL, Sérgio Pinheiro. Código de Defesa do Consumidor: definições, princípios e o tratamento da responsabilidade civil. *Revista de Direito do Consumidor*, n. 6, p. 98-108, abr./jun. 1993.

MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor. Contratos no Código de Defesa do Consumidor*. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

\_\_\_\_\_. BENJAMIN, Antônio Herman Vasconcellos e; MIRAGEM, Bruno. *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor: arts. 1º a 74 - aspectos materiais*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

MASTRANDREA, Gerardo. *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*. Padova: Cedam, 1994.

MEDEIROS, Antônio Paulo Cachapuz de. *O poder de celebrar tratados: competência dos poderes constituídos para a celebração de tratados, à luz do direito internacional, do direito comparado e do direito constitucional brasileiro*. Porto Alegre: Sergio A. Fabris, 1995.

MILDE, Michael. Liability in international carriage by air: the new Montreal Convention (28 May 1999). *Uniform Law Review = Revue de Droit Uniforme*, Rome, v. 4, n. 4, p. 835-861, 1999.

\_\_\_\_\_. DEMPSEY, Paul S. *International Air Carrier Liability. The Montreal Convention of 1999*. Montreal: McGill University, Centre for Research in Air and Space Law, 2005.

MIRAGEM, Bruno Nubens Barbosa; MARQUES, Claudia Lima; BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcellos e. *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor: arts. 1º a 74 – aspectos materiais*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

MORSELLO, Marco Fábio. *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. São Paulo: Atlas, 2006.

\_\_\_\_\_. Contratos existenciais e de lucro. Análise sob a ótica dos princípios contratuais contemporâneos. In: LOTUFO, Renan; NANNI, Giovanni Ettore; MARTINS, Fernando Rodrigues (Coord.). *Temas relevantes do direito civil contemporâneo*, São Paulo, Atlas, 2012. p. 292-307.

MÜLLER-ROSTIN, Wolf. Die Internationale Luftrechtskonferenz von Montreal zur Reform des Warschauer Abkommens. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 49, Heft 1, p. 36-51, 2000.

NAVEAU, Jacques; GODFROID, Marc. *Précis de droit aérien*. Bruxelles: Bruylant, 1988.

NIESTER, Werner; SCHWENK, Walter; STUKENBERG, Dieter. *Handbuch des Luftverkehrsrechts*. 2. ed. rev. e ampl. Berlin: Carl Heymanns, 1996.

PALADIN, Livio; CRISAFULLI, Vezio. *Commentario breve alla Costituzione*. Padova: Cedam, 1990.

PASQUALOTTO, Adalberto. O Código de Defesa do Consumidor em face do novo Código Civil. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 43, p. 96-110, jul./set. 2002.

PINHEIRO, Juliana Santos. O conceito jurídico de consumidor. In: TEPE-DINO, Gustavo (Coord.). *Problemas de direito civil constitucional*. Rio de Janeiro: Renovar, 2000. p. 325-356.

REZEK, J. F. *Direito internacional público: curso elementar*. 7. ed. rev. São Paulo: Saraiva, 1998.

RODRIGUEZ, Bianca. Recent developments in aviation liability law. *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, v. 66, n. 1, p. 21-127, Winter 2000.

SCHILLER, Kaspar. Vom Warschauer zum Montrealer Abkommen – einige Aspekte der neuen Haftungsordnung im Lufttransport. *Schweizerische Juristen Zeitung (SJZ)*. Zürich, v. 96, n. 8, p. 184-189, 2000.

SCHMID, Ronald et al. *Warsaw Convention – annotated*. The Hague: London: Boston: Kluwer, 2001.

SCHREIBER, Anderson. *Novos paradigmas da responsabilidade civil*. São Paulo: Atlas, 2007.

SCHWENK, Walter; NIESTER, Werner; STUKENBERG, Dieter. *Handbuch des Luftverkehrsrechts*. 2. ed. rev. e ampl. Berlin: Carl Heymanns, 1996.

SESSELI, Jacques. *La notion de faute dans la Convention de Varsovie*. Lausanne: Société Anonyme de L’Imprimerie Rencontre, 1961.

SHAWCROSS, Christophfer N. et al. *Air law*. 3. ed. London: Butterworths, 1966. v. 1 e 2.

STUKENBERG, Dieter; SCHWENK, Walter; NIESTER, Werner. *Handbuch des Luftverkehrsrechts*. 2. ed. rev. e ampl. Berlin: Carl Heymanns, 1996.

TEPEDINO, Gustavo. *Temas de direito civil*. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

TOURNEAU, Philippe le; CADIET, Loïc. *Droit de la responsabilité*. Paris: Dalloz, 1998.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. *Tratado internacional dos direitos humanos*. 2. ed. rev. e atual. Porto Alegre: Sergio Fabris, 2003. v. 1, 2 e 3.

VINEY, Geneviève. *Traité de droit civil*. 2. ed. Paris: LGDJ, 1995. v. 1 – Introduction à la responsabilité. (Dir. Jacques Ghestin).

WEBER, Ludwig; JAKOB, A. The modernization of the Warsaw system – the Montreal Convention of 1999. *Annals of Air and Space Law*, Montréal, v. 24, p. 333-353, 1999.

ZAMPONE, Alessandro. Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri. *Diritto dei trasporti*, Cagliari, p. 7-29, 2000.

ZANELLATO, Marco Antonio. Considerações sobre o conceito jurídico de consumidor. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 45, p. 172-191, jan./mar. 2003.

ZUNARELLI, Stefano; COMENALE PINTO, Michele M. *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*. 2. ed. Padova: Cedam, 2013.