

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO: UM BREVE
COTEJAMENTO ENTRE O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA E
INOVAÇÕES POSTERIORES À CONSTITUIÇÃO DE 1988**

THE CIVIL LIABILITY OF THE AIR CARRIER: A BRIEF COMPARISON BETWEEN
THE BRAZILIAN AERONAUTICS CODE AND INNOVATIONS AFTER THE 1988
CONSTITUTION

Sérgio Luís Tavares¹
Ivan Muniz de Mesquita²

RESUMO

O presente artigo analisa a responsabilidade civil do transportador aéreo, cotejando aspectos do Código Brasileiro de Aeronáutica e alguns parâmetros fixados por convenções internacionais, como Varsóvia e Montreal, recepcionados pelo Direito brasileiro, em comparação com as bases jurídicas erguidas após a Constituição de 1988, que inclui a disciplina do seu artigo 37, parágrafo 6º, referente à responsabilização civil do Estado e das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público, bem como outras leis de grande amplitude, como o Código Civil, de 2002, e o Código de Defesa do Consumidor, de 1990, promotoras da reformulação de entendimentos doutrinários e jurisprudenciais concernentes à temática. A metodologia da pesquisa é qualitativa, descritiva e analítica, a partir de fontes bibliográficas e documentais, tendo por escopo central demonstrar algumas evoluções, a partir de análise que cobre cerca de quatro décadas de abordagens sobre esse importante tema do Direito Aeronáutico brasileiro.

¹ Mestre em Direito Público e Evolução Social pela Universidade Estácio de Sá (UNESA). Especialista em Direito Público pela Universidade Estácio de Sá (UNESA). Especialista em Direito e Estado pela Universidade Cândido Mendes (UCAM). Graduado em Teologia pela Faculdade de Ciências, Educação e Teologia do Norte do Brasil (FACETEN). Pesquisador do Grupo de Pesquisa Direitos Humanos e Transformação Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Escritor. Professor. Advogado. Aluno Especial no Programa de Pós-Graduação em Ciências Aeroespaciais (UNIFA), na disciplina Direito Aeronáutico.

² Capitão (Ref.) do Quadro de Oficiais de Administração da Aeronáutica, formado pela antiga Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guardas (EOEIG). Professor de Direito Aeronáutico, Direito Espacial/Aeroespacial e de Direito Internacional Humanitário (DIH) da Universidade da Força Aérea - UNIFA. Mestre em Educação pela Universidade Católica de Brasília (UCB), em 2000, e Doutor em Ciências Aeroespaciais pela Universidade da Força Aérea Brasileira (UNIFA), em 2010. Pós-Doutorado em Direito Espacial pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Aeroespaciais da Universidade da Força Aérea, concluído em abril de 2022.

Palavras-chave: direito Aeronáutico; Responsabilidade Civil; Transportador Aéreo; Código Brasileiro de Aeronáutica; Constituição de 1988.

ABSTRACT

This article analyzes the civil liability of the air carrier, comparing aspects of the Brazilian Aeronautical Code and some parameters established by international conventions, such as Warsaw and Montreal, accepted by Brazilian Law, in comparison with the legal bases created after the 1988 Constitution, which includes the discipline of its article 37, paragraph 6, referring to the civil liability of the State and legal entities governed by private law providing public services, as well as other laws of great scope, such as the Civil Code, of 2002, and the Defense Code of the Consumer, of 1990, promoting the reformulation of doctrinal and jurisprudential understandings concerning the theme. The research methodology is qualitative, descriptive and analytical, based on bibliographic and documentary sources, with the central scope of demonstrating some evolutions, based on an analysis that covers about four decades of approaches on this important topic of Brazilian Aeronautical Law.

Keywords: aeronautical Law; Civil responsibility; Air Carrier; Brazilian Aeronautical Code; Constitution of 1988.

1 INTRODUÇÃO

O foco da presente pesquisa é dimensionar juridicamente a responsabilidade civil do transportador aéreo atualmente no Brasil, a partir dos dispositivos constantes do Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído pela Lei federal nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, lei essa que já acumula seus 37 anos de existência, sendo, portanto, anterior à própria Constituição da República de 1988.

Razoável a suposição prévia de que o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) possua dispositivos que careçam de revisões, adaptações ou mesmo de revogações expressas ou implícitas, no confronto com o texto constitucional, como também diante de outras normas

jurídicas, novas construções doutrinárias ou ainda inovações jurisprudenciais acerca dos diversos assuntos afetos à aviação.

A referida suspeita, ora confirmada, também se baseia na notória cultura legiferante do Brasil, seja pela qualidade nem sempre tão elogiável de nossas leis, quanto pelo continuado crescimento de demandas, próprio de uma sociedade ainda inexperiente perante novos fatos sociais e inéditos direitos, quanto pelos desafios lançados por novas tecnologias e pelo aumento da complexidade das relações sociais.

Dessa forma, observa-se previamente que o CBA, mais especificamente quanto à temática central deste artigo, a responsabilidade civil do transportador aéreo, carrega regras e procedimentos em possível desalinhamento com outras leis e entendimentos jurídicos, notadamente aqueles que foram se acumulando após a promulgação da Constituição brasileira de 1988.

Afora isso, o Direito Aeronáutico, conforme reconhece o próprio CBA, em seu artigo primeiro, possui diversas fontes, como os tratados, convenções e atos internacionais dos quais o Brasil seja parte, além de vasta legislação complementar, integrada por outras leis e atos normativos, sem deixar de lado, por óbvio, os dispositivos constitucionais e outras normas e teorias que versam sobre a questão da responsabilidade civil por danos causados por ocasião do cumprimento de contratos de transporte.

O assunto é marcado de grande importância jurídica por diversos motivos, como a expansão do transporte aéreo no Brasil; o surgimento de novas companhias aéreas e de novas tecnologias no setor aéreo e na infraestrutura aeroportuária; as evoluções doutrinárias, normativas e jurisprudenciais acerca da temática; a existência de divergências quanto às normas a serem aplicadas, derivadas de conflitos entre tratados, leis federais e dispositivos constitucionais; o fato de que o CBA ser anterior à atual Constituição da República e a outras normas importantes em vigor que regulam o tema, como é o caso do Código Civil (Lei federal nº 10.406/02, o Código de Defesa do Consumidor (Lei federal nº 8.078/90) e a Lei dos Serviços Públicos (Lei federal nº 8.987/95).

O artigo discorrerá sobre os aspectos gerais da responsabilidade civil do transportador aéreo, e em seguida apresentará fundamentos da Constituição de 1988 atinentes ao tema. Posteriormente, tratará da responsabilidade civil do transportador aéreo no CBA e à luz da Constituição brasileira, em especial do seu artigo 37, parágrafo 6º, que menciona a responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos.

2 ASPECTOS GERAIS DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO

A responsabilidade civil é um daqueles institutos jurídicos cuja extensão e profundidade notabilizam sua grandiosidade, complexidade e relevância a todo e qualquer profissional do Direito, o que não é diferente para os operadores do Direito Aeronáutico.

Por uma coerente organização metodológica, nada mais indicado que apontar pelo menos um dos conceitos ofertados para a responsabilidade civil, em meio a tantas construções doutrinárias e normativas elaboradas no direito pátrio ou mesmo em ordenamentos jurídicos alienígenas.

Nesse sentido, Cavalieri Filho ensina sobre responsabilidade civil:

Em seu sentido etimológico, responsabilidade exprime a ideia de obrigação, encargo, contraprestação. Em sentido jurídico, o vocábulo não foge dessa ideia. Designa o dever que alguém tem de reparar o prejuízo decorrente da violação de um outro dever jurídico. Em apertada síntese, responsabilidade civil é um dever jurídico sucessivo que surge para recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário (CAVALIERI FILHO, 2010, p. 2).

Portanto, a responsabilidade civil parte do posicionamento que todo aquele que violar um dever jurídico através de um ato lícito ou ilícito, tem o dever de reparar, pois todos têm como dever jurídico originário não causar danos a outrem e, havendo a violação desse dever jurídico originário, passa a existir um dever jurídico sucessivo, que é exatamente reparar o dano que foi causado.

Pertinente ainda a conceituação apontada por Maria Helena Diniz:

Poder-se-á definir a responsabilidade civil como a aplicação de medidas que obriguem alguém a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros em razão de ato do próprio imputado, de pessoa por quem ele responde, ou de fato de coisa ou animal sob sua guarda (responsabilidade subjetiva), ou, ainda, de simples imposição legal, ou seja, responsabilidade objetiva (DINIZ, 2001, p. 34).

Importante destacar os quatro elementos constitutivos básicos da responsabilidade civil, segundo a doutrina jurídica brasileira mais clássica: conduta (comissiva ou omissiva) do

agente; nexos de causalidade; culpa ou dolo do agente; e o evento danoso. Tal classificação tetrapartida dos pressupostos da responsabilidade civil coincide, aliás, com o conteúdo do artigo 927, do Código Civil brasileiro, que dispõe que *aquele que, por ato ilícito (arts 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo* (BRASIL, 2002).

Entre tantas informações jurídicas úteis a este trabalho, acrescenta-se a questão da multifuncionalidade da responsabilidade civil, isto é, as funções reparatória, punitiva e precaucional, atribuídas ao dever de indenizar, além de algumas classificações atribuídas para responsabilidade civil, como responsabilidade civil extracontratual e contratual, e responsabilidade civil subjetiva e objetiva.

Na diferenciação entre responsabilidade civil extracontratual e contratual, tem-se que a primeira, também denominada aquiliana, está caracterizada quando o dever de indenizar surge em virtude de lesão a direito subjetivo, sem que preexistisse entre o ofensor e a vítima qualquer relação jurídica. Já a responsabilidade civil contratual é aquela onde o dever de indenizar é consequência de inadimplemento de cláusula contratual, oriunda de um vínculo obrigacional preexistente (CAVALIERI FILHO, 2010, p. 15).

Quanto à dicotomia entre responsabilidade civil subjetiva e objetiva, tem-se que, historicamente, surgiu do reconhecimento de duas grandes teorias. Primeiramente, a Teoria Subjetiva, que tem como premissa a ideia da culpa, pois *ninguém pode merecer censura ou juízo de reprovação sem que tenha faltado com o dever de cautela em seu agir* (op. cit. p. 16).

Essa concepção clássica impõe à vítima o ônus de provar a culpa do agente causador do dano, sendo que a palavra *culpa* deve ser entendida em seu sentido lato, ou seja, indicar não apenas a culpa como falta de dever de cautela (*culpa stricto sensu*), como também o dolo, posição essa bem marcada nos artigos 186 e 927, *caput*, do Código Civil.

Todavia, na esteira histórica das evoluções sociais, observou-se o quanto foi se tornando difícil, senão impossível em muitos casos, a vítima provar a culpa do agente responsável pelo dano que sofrera, fosse pelos embaraços na coleta de provas documentais, pela ausência de testemunhas dos fatos, ou mesmo pelo fato de que as provas estivessem apenas em poder do próprio agente causador do dano.

Por conta dessas novas situações que já não poderiam mais ser amparadas pelo conceito tradicional de culpa, foi se consolidando a ideia de uma responsabilidade civil objetiva,

baseada na chamada Teoria do Risco, desenvolvida no exterior, em países como a Itália, Bélgica e França.

A responsabilidade civil objetiva também reverberou no Brasil, pelo reconhecimento da incidência de um maior risco em determinadas atividades, ocasionando, gradativamente, o surgimento de leis, decisões judiciais e entendimentos jurisprudenciais, dos quais são exemplos: o Decreto federal nº 2.681, de 1912 (responsabilidade das estradas de ferro); a Lei federal nº 8.213, de 1991 (no que tange ao seguro de acidente de trabalho); Lei federal nº 6.194, de 1974 e Súmula 246, do STJ (indenização de seguro obrigatório de responsabilidade civil para os proprietários de veículos automotores); Decreto-lei 227, de 1967 (Código de Minas, Art 47, inciso VIII, no que se refere à reparação de danos pelos que exploram a lavra); artigo 225, parágrafo 3º, da Constituição de 1988 e Lei federal nº 6.938, de 1981 (reparação de danos causados ao meio ambiente); artigo 21, inciso XXIII, da Constituição (reparação por danos nucleares); artigo 37, parágrafo 6º, primeira parte, da Constituição (responsabilidade civil do Estado perante terceiros); Lei federal nº 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor, em vários artigos, em especial os artigos 12 e 14); Código Civil (notadamente no parágrafo único, do seu artigo 927, no artigo 931 e em alguns outros); e artigos 268 a 272, do CBA (referentes a casos de responsabilidade civil extracontratual do transportador aéreo para com terceiros na superfície).

Em linhas gerais, o perfil da responsabilidade civil do transportador aéreo no Brasil fica condicionado a três análises dicotômicas: transporte aéreo internacional ou transporte aéreo nacional; casos de responsabilidade civil contratual e outros casos mais específicos de responsabilidade civil extracontratual; e aplicação da responsabilização civil subjetiva ou da responsabilização civil objetiva.

A primeira dessas três dicotomias aponta para a diferenciação entre transporte aéreo internacional e transporte aéreo nacional. A questão da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional é mencionada *en passant* pelo artigo 287, do CBA, que remete a matéria às convenções internacionais de que o Brasil faça parte, sem maiores detalhamentos.

De fato, a responsabilidade civil referente ao transporte aéreo internacional era disciplinada pela Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro de 1929, substituída pela Convenção de Montreal, celebrada em 28 de maio de 1999, somente aprovada no Brasil em 2006 e promulgada pelo Decreto federal nº 5.910, de 27 de setembro de 2006 (BRASIL, 2006).

Quanto à responsabilidade civil pelo transporte aéreo interno, isto é, o transporte aéreo realizado exclusivamente dentro do território nacional, encontra como disciplina jurídica central o CBA, no seu título VIII, entre os artigos 246 a 286, e mais especificamente o artigo 256, que institui o dever de indenizar pelos danos causados não somente aos passageiros (contratantes pelo transporte), como também aos passageiros gratuitos e aos tripulantes da aeronave, diretores e empregados da aérea que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho.

A segunda dicotomia diz respeito à responsabilização civil do transportador aéreo ter natureza extracontratual (que se trata de um regime geral, pois se refere à reparação por todo dever jurídico que seja imposto pela lei, independentemente da existência de um negócio jurídico entre os indivíduos) ou contratual (regime específico, para a reparação de dano por um ilícito contratual, ou seja, pela violação de um dever jurídico criado entre as partes de um contrato).

Para essa segunda dualidade, vê-se que a responsabilidade civil extracontratual do transportador aéreo, no CBA, está disciplinada no Capítulo II, do Título VIII, em seu artigo 267, que versa sobre a responsabilidade por danos em serviços aéreos gratuitos, e ainda no capítulo III, do mesmo título, entre os artigos 268 a 272, que se referem à responsabilidade para com terceiros na superfície.

Acerca do Capítulo IV, que contém os artigos 273 a 279, atinentes à responsabilidade por abalroamento, Pacheco esclarece:

Poder-se-ia, pois, considerar que o Capítulo IV do Título VVV trataria da responsabilidade extracontratual decorrente de abalroamento. Excluir-se-ia, desde logo, de seu âmbito, a responsabilidade contratual do transportador para com o passageiro, expedidor ou destinatário de carga, resultante de acidente da aeronave, porque, sob esse aspecto, tanto faz que a aeronave transportadora caia no solo, bata numa montanha, numa torre ou em outra aeronave. A responsabilidade para com seus passageiros e usuários seria sempre contratual (arts. 246 a 266) ou específica dos serviços aéreos gratuitos (art. 267) (PACHECO, 1998, p. 455).

Já a responsabilidade civil contratual do transportador aéreo, no CBA, figura às claras no Capítulo I, do mencionado título, entre os artigos 246 a 266, em suas cinco seções: disposições gerais, procedimento extrajudicial, responsabilidade por dano a passageiro,

responsabilidade por danos à bagagem e responsabilidade por danos à carga, todas elas referentes ao transporte aéreo nacional. Em se tratando do transporte aéreo internacional, anunciado pelo artigo 287, do CBA, também há que se falar em responsabilidade civil contratual, que remete, como já descrito, a convenções internacionais das quais o Brasil seja parte assinante.

Importante trazer o ensinamento de Cavalieri Filho (2010, p. 334), acerca da incidência das normas do Código de Defesa do Consumidor (Lei federal nº 8.078, de 1990) quanto à questão da responsabilidade civil do transportador aéreo, quando ele afirma que *ambos, entretanto, transportador aéreo nacional e internacional, por serem prestadores de serviços públicos, estão também subordinados ao Código do Consumidor naquilo que a sua disciplina inovou.*

Por ocasião de mencionar a responsabilidade civil contratual, válido apontar a definição legal para o contrato de transporte aéreo, presente no artigo 222, do CBA: *Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave mediante pagamento.* O parágrafo único do mesmo artigo arremata: *O empresário, como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.*

O Código Civil brasileiro dá os contornos fundamentais sobre os contratos de transporte em geral, entre os seus artigos 730 a 756, referindo-se a transporte de pessoas e transporte de coisas. Pontes de Miranda conceitua o contrato de transporte como aquele *pelo qual alguém se vincula, mediante retribuição, a transferir de um lugar para outra pessoa ou bens* (PONTES DE MIRANDA, 1972, p. 8).

Por fim, a terceira e última dicotomia diz respeito à responsabilidade civil do transportador ser de natureza subjetiva e objetiva, estando nesse ponto, provavelmente, algumas consideráveis divergências e conflitos entre normas.

Quanto à responsabilidade civil do transportador aéreo em relação a terceiros, que é de natureza extracontratual, materializada, por exemplo, pela reparação dos danos causados a terceiros na superfície (artigos 268 a 272, do CBA), não há grandes controvérsias que seja de índole objetiva, conforme acima demonstrado, baseado na ideia do risco da atividade, ou seja, não se faz necessária a comprovação de culpa do agente causador do dano, para que a indenização seja devida.

Todavia, em relação às hipóteses de contratos de transporte aéreo, especialmente os que envolvam o transporte de pessoas, na hipótese de responsabilidade por danos causados a passageiros, abre-se um hiato entre a legislação mais antiga, que inclui o CBA, e demais normas jurídicas mais recentes, como é o caso do Código de Defesa do Consumidor e o próprio Código Civil, tendo-se em vista que se trata também de um serviço público e de uma relação de consumo.

Em linhas gerais, o CBA prevê a responsabilidade civil subjetiva do transportador aéreo, enquanto o Código de Defesa do Consumidor passou a tutelar as relações de consumo, inclusive dos serviços de transporte aéreo, instituindo a ideia da responsabilização civil objetiva do transportador aéreo.

3 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO CONFORME AS DIRETRIZES DO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

Conforme já exposto, a regulação do transporte aéreo internacional fica a cargo de tratados e convenções internacionais, à luz do próprio CBA, na letra de seu artigo 287, valendo para a temática da responsabilidade civil do transportador aéreo, mais detalhadamente, a Convenção de Varsóvia, de 1929, substituída pela Convenção de Montreal, de 1999.

Já os conteúdos atinentes ao transporte aéreo interno, inclusive os aspectos da responsabilidade civil do transportador aéreo, ficarão sob a responsabilidade jurídica do próprio CBA, que por sua vez deixa claro que o Direito Aeronáutico é regulado também por tratados, convenções e atos internacionais que contam com a participação do Brasil, isso expressamente no artigo 1º, do CBA.

A partir dessa diretriz do CBA, abre-se a oportunidade para a aplicação de convenções internacionais para questões do transporte aéreo interno, como é o caso da responsabilização civil do transportador aéreo, pelo entendimento de determinados doutrinadores do Direito Aeronáutico brasileiro de que, havendo conflito entre a lei interna brasileira e um tratado internacional, deve prevalecer o tratado internacional.

Esse posicionamento doutrinário *pró-Direito Aeronáutico* defende que, na contraposição entre determinadas disposições do Código de Defesa do Consumidor e da

Convenção de Varsóvia, deve prevalecer a convenção internacional sobre a lei consumerista nacional em aspectos como a limitação da reparação civil das empresas aéreas e a caracterização dessa responsabilidade civil como subjetiva, ao invés de objetiva, no que tange à reparação civil do transportador aéreo pelos danos causados aos seus passageiros.

Cavaliere Filho bem retratou esse conflito de normas:

Após a vigência do Código do Consumidor, tornou-se polêmica a indenização limitada prevista na Convenção de Varsóvia e agora na Convenção de Montreal, o que torna conveniente lembrar o caminho trilhado pela doutrina e pela jurisprudência a respeito dessa questão. De um lado, há os que sustentam que, sendo integral o dever de indenizar estatuído pelo Código (art 6º, VI), as hipóteses de responsabilidade civil tarifada, em sede de acidente de consumo, restaram agastadas. De outro lado, os cultores do Direito Aeronáutico defendem o princípio de que, com conflito entre a lei interna e o tratado, prevalece o tratado, pelo que o Código do Consumidor em nada poderia alterar a Convenção de Varsóvia (CAVALIERI FILHO, 2010, p. 335).

Um argumento central para os defensores da orientação do CBA quanto à suposta prevalência da Convenção de Varsóvia sobre o Código de Defesa do Consumidor seria a regra *lex posterior generalis non derogat priori speciali*, literalizada no artigo 2º, parágrafo 2º, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (BRASIL, 1942).

Por essa fundamentação doutrinária, o Código de Defesa do Consumidor seria uma lei geral que trata de relações de consumo em geral, enquanto a citada Convenção internacional teria o papel de lei especial para regular o transporte aéreo, mais em particular, a seara da responsabilidade civil do transportador aéreo.

Ainda constam como justificativas para a aplicação da Convenção de Varsóvia, e não o CDC, com relação à fixação de responsabilidade limitada do transportador aéreo, o disposto no artigo 5º, parágrafo 2º, da Constituição brasileira, que dispõe que *os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por elas adotados, ou tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte* (BRASIL, 1988).

Outra explicação em prol desse entendimento, dada por parte da doutrina do Direito Aeronáutico, estaria na preponderância do direito internacional sobre o direito nacional, além

do fato de que os Protocolos números 1, 2 e 4, de Montreal, que oxigenaram a Convenção de Varsóvia, foram publicados em 1998, portanto posteriores à entrada em vigor do Código de Defesa do Consumidor, de modo a se utilizar a lógica do predomínio da lei posterior sobre a lei anterior.

Do sistema jurídico que conjuga as disposições do CBA e da Convenção de Varsóvia, acerca da temática da responsabilidade civil do transportador aéreo, como nos casos dos contratos de transporte aéreo de passageiros, extraem-se duas premissas: responsabilidade limitada do transportador aéreo e responsabilidade civil subjetiva, premissas estas que são rechaçadas pelo sistema jurídico pós-Constituição de 1988, especialmente pelo Código de Defesa do Consumidor.

Pacheco (1998, p. 425-438) discorre sobre a limitação da responsabilidade contratual do transportador aéreo, ao comentar os artigos 256 a 266, do CBA, que abrangem a responsabilidade por danos causados a passageiros, à bagagem e à carga, deixando claro sobre os limites indenizatórios em termos monetários, estipulados pelo sistema de Varsóvia-Haia-Montreal, situação que favorece o transportador aéreo inequivocamente.

Cabe destacar ainda a orientação do CBA e da Convenção de Varsóvia (e suas atualizações), quanto à reparação limitada do transportador aéreo na modalidade da responsabilidade extranegocial por danos causados a terceiros na superfície (artigo 268, do CBA) e pelos danos gerados por abalroamento (artigo 277, do CBA).

Tal ideia de uma responsabilidade civil do transportador aéreo, limitada em valores passou a ser questionada após a Constituição de 1988 e suas inovações, notadamente o Código de Defesa do Consumidor. Um exemplo de artigo do CBA que passou à mira de alegação de provável inconstitucionalidade foi o artigo 269, que versa sobre a responsabilidade para com terceiros na superfície.

Cavaliere Filho assim expõe tal questão:

Antes mesmo da vigência do Código do Consumidor, o art. 269 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que estabelece responsabilidade limitada pelos danos causados a terceiros, já havia perdido sua eficácia a partir da Constituição de 1988. E assim é porque [...] o art. 37, parágrafo 6º, da Constituição estendeu às pessoas jurídicas de Direito Privado, prestadoras de serviços públicos, responsabilidade objetiva, idêntica à do Estado, pelos danos que os seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros. Ao fazer

essa extensão, a Constituição não estabeleceu qualquer limite para a indenização, como, aliás, não há limite para a responsabilidade do Estado (CAVALIERI FILHO, 2010, p. 348).

Sobre o aspecto da responsabilidade civil do transportador aéreo ser de natureza subjetiva, Pacheco (1998, p. 406) informa que o Capítulo I, do Título VIII, do CBA, dedicado à responsabilidade contratual (artigos 246 a 266), adotou a teoria da culpa presumida do transportador aéreo, excluída apenas em algumas hipóteses.

A concepção da teoria subjetiva para embasar a responsabilidade civil do transportador aéreo, após o constitucionalismo brasileiro de 1988 e a proteção especial do Direito do Consumidor, também fica desfigurada, eis que o Código de Defesa do Consumidor teria derogado os dispositivos do CBA e de Varsóvia, que estabeleciam responsabilidade limitada e condicionada à comprovação da culpa do transportador aéreo.

As empresas aéreas, enquanto prestadoras de serviço público, passaram à disciplina do CDC, que estabelece responsabilidade civil objetiva integral do transportador aéreo, em dispositivos como o artigo 14 (que alude ao fornecedor de serviços e de sua responsabilidade independentemente da existência de culpa) e o artigo 22 e parágrafo único (que se referem à responsabilidade civil das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos) (BRASIL, 1990).

Por fim, pertinente enfatizar que o CBA não deve ser alvo de críticas mais severas, uma vez que foi promulgado anteriormente à Constituição de 1988 e, justamente por ser uma lei ordinária nascida sob a égide de outra carta constitucional, merece as devidas vênias quanto ao tratamento jurídico dispensado a determinados institutos jurídicos, que foram sendo gradativamente sendo revistos, como é o caso da responsabilidade civil do transportador aéreo.

4 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO APÓS A CONSTITUIÇÃO DE 1988

A Constituição republicana de 1988 e os microssistemas jurídicos formados a partir das suas bases firmaram-se como um divisor de águas em diversas temáticas relativas ao Direito como um todo em nosso país. Não foi diferente com o Direito Aeronáutico, gerando diferenciais

igualmente na temática concernente aos contornos da responsabilidade civil do transportador aéreo.

Em largas passadas pelo texto constitucional, e permeando a temática, tem-se no artigo 21, inciso XII, letra “c”, da Constituição de 1988, a competência da União para explorar diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária.

Quanto à repartição das competências legislativas, observa-se que a União possui vocação privativa para legislar sobre Direito Aeronáutico (artigo 22, inciso I) e para legislar sobre o regime de navegação aérea (artigo 22, inciso X).

A Constituição de 1988 disciplina a possibilidade de descentralização administrativa de serviços públicos para particulares, nos moldes do artigo 175, que prevê a licitação como procedimento antecedente às concessões ou permissões para tal. O aludido artigo 175 é regulamentado por algumas leis federais, das quais a mais proeminente é Lei federal nº 8.987, de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos e, dentre seus pontos, explana sobre a noção de *serviço adequado* e regimenta os encargos dos delegatários dos serviços públicos.

Nos artigos 173 e 174, o texto constitucional trata da atividade econômica como algo próprio da iniciativa privada, cabendo ao Poder Público atuar de forma excepcional, quando necessário aos imperativos da segurança nacional ou relevante interesse coletivo, e ainda a missão de regulação e normatização da atividade econômica, no sentido de fiscalizar, incentivar e planejar os métodos e meios nessa área, o que inclui a atividade aérea praticada pelas empresas particulares de aviação.

Mais especificamente no artigo 178, a Constituição anuncia que será objeto de lei a ordenação do transporte aéreo, determinando que sejam observados os acordos internacionais firmados pela União, atendendo ao princípio da reciprocidade, o que se coaduna com o disposto no artigo 5º, parágrafo 2º, do mesmo texto constitucional que se reporta ao devido respeito aos direitos e garantias que sejam originados em tratados internacionais dos quais o Brasil seja parte.

Contudo, a Constituição de 1988, em meio a tantos progressos jurídicos, instituiu também, em seu artigo 5º, inciso XXXII as bases para os direitos dos consumidores no Brasil, quando impõe ao Poder Público a incumbência de promover, na forma da lei, a defesa do

consumidor, algo que é materializado pelo Código de Defesa do Consumidor (Lei federal nº 8.078, de 1990), o qual repercute em aspectos da responsabilização civil dos prestadores de serviços aéreos, priorizando os interesses dos consumidores, por meio de vários instrumentos e institutos jurídicos, como a responsabilidade civil objetiva, a inversão do ônus da prova e a responsabilidade ilimitada em prol do consumidor.

A Constituição de 1988 tratou também dos fundamentos para a reparação civil pelo chamado dano moral, conforme o artigo 5º, incisos V e X, formando sólido entendimento doutrinário e jurisprudencial a respeito, como é o caso da Súmula 37, do Superior Tribunal de Justiça (*São cumuláveis as indenizações por dano material e dano moral oriundos do mesmo fato*).

As indenizações por danos morais são possíveis, portanto, também no campo do transporte aéreo, por exemplo, em situações que gerem constrangimentos ou aborrecimentos considerados anormais, como a de um passageiro que tenha que permanecer dezesseis horas em um aeroporto, aguardando o embarque, impossibilitado de tomar um banho, de alimentar-se adequadamente ou mesmo de descansar, além de perder um compromisso profissional importante, de modo a se sentir humilhado e impotente diante da ineficiência do serviço prestado pela respectiva empresa aérea.

O Superior Tribunal de Justiça já reconheceu a indenização por dano moral devida pelo transportador aéreo a passageiro, por atraso de voo internacional, no Agravo no Agravo de Instrumento nº 209.763-MG, julgado pela 4ª Turma daquele tribunal, sob a relatoria de Ministro Sálvio de Figueiredo Teixeira, julgado em 18 de abril de 2000, sob a seguinte ementa: *Civil – Transporte aéreo – Atraso de voo internacional – Dano moral – Convenção de Varsóvia – Código de Defesa do Consumidor – Aplicabilidade – Precedente da Turma – Orientação do Supremo Tribunal Federal – Agravo desprovido* (BRASIL, STJ, 2000).

Nessa visada panorâmica de dispositivos constitucionais que interajam com a temática deste artigo, necessário também mencionar o artigo 37, parágrafo 6º (primeira parte), que trata da responsabilidade civil do Estado, e também das pessoas jurídicas de direito privado que atuem como prestadoras de serviços públicos, na forma de uma responsabilidade civil objetiva.

Nessa questão em particular da aplicação da responsabilidade civil objetiva pelos danos causados pelo transportador aéreo, em contraposição com a concepção de responsabilidade subjetiva, preconizada pelo CBA e pela Convenção de Varsóvia, vale destacar

que o amparo jurídico estaria basicamente no artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição, embora o Código de Defesa do Consumidor provavelmente tenha se tornado o fundamento mais decisivo para a imputação dessa responsabilidade civil como objetiva.

Cavaliere Filho (2010, p. 339-340) é um dos que entende que a responsabilidade civil do transportador aéreo tem natureza objetiva, em virtude de corresponder a serviços públicos (de transporte aéreo), prestados por empresas concessionárias, enquadrando-se na letra do artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição de 1988.

A própria nomenclatura utilizada pelo CBA, em seu texto original, para se referir às empresas aéreas, era de *concessionárias* ou *permissionárias* de serviços públicos, como nos artigos 39, inciso IV; 40; 185; 188; 289, inciso V; 302, inciso III e letra “d”, sendo que todas essas referências tiveram sua redação alterada pela Lei federal nº 14.368, de 2022, a chamada Lei do Voo Simples, que passou a empregar a expressão *prestadoras de serviços públicos* (BRASIL, 2022).

A descentralização administrativa é o fato administrativo que representa a transferência da execução de atividade estatal, como é o caso dos serviços públicos, a alguma pessoa, integrante ou não da Administração Pública, sob duas formas básicas: a delegação legal (que ocorre, por exemplo, com a criação das entidades da Administração Pública indireta) e a delegação negocial (que, como o nome já indica, ocorre com a celebração de um negócio jurídico, tal qual ocorre com os contratos de concessão e permissão de algum serviço público, pelos quais o Poder Público transfere a execução dessa atividade a algum particular).

Doutrinadores mais antigos, como Meirelles (2004, p. 331), preferiam denominar a delegação legal, como *descentralização por outorga*, pela qual o Poder Público transfere a própria titularidade do serviço. Já a delegação negocial era tratada *descentralização por delegação*, quando o Estado passa à outra pessoa (normalmente um particular, na forma de pessoa jurídica de direito privado) apenas a execução de um serviço público, mediante um negócio jurídico (contrato de concessão ou de permissão de serviço público, precedido de procedimento licitatório).

No entanto, apesar da terminologia utilizada pelo CBA, no seu texto original, e também da opinião de alguns juristas, como Sérgio Cavaliere Filho (*op. cit.*) que apontam que o transporte aéreo de passageiros, bagagem e carga seria instrumentalizado mediante a contratação de um serviço público entre o usuário e um particular delegatário do Poder Público

(empresa aérea), há entendimentos igualmente respeitáveis de que o transporte aéreo teria a natureza jurídica de uma atividade econômica em sentido estrito, exercida a partir de possível autorização do Estado, com fulcro no mesmo artigo 21, inciso XII, letra “c”, da Constituição de 1988, que em seu texto, abrangeria não apenas a delegação por concessão ou permissão, como também a autorização.

Assim, o transporte aéreo nacional e internacional não seria serviço público típico (também denominado de atividade econômica em sentido amplo por parte da doutrina), basicamente por dois motivos: a atuação dos transportadores aéreos, no Brasil, de fato nunca foi precedida de licitação, exigência legal para os contratos de concessão e permissão de serviço público, conforme o próprio texto constitucional (artigo 175); e a atividade aérea não sofre um regramento mais rígido do Poder Público, tal como os serviços públicos típicos, eis que a atuação do Estado sobre a aviação nacional e internacional se dá apenas de forma indireta, por meio de regulação, o que a caracteriza como atividade econômica em sentido estrito (e não serviço público típico) (KAWAHALA, 2019, p. 26-27).

Essa discussão, na visão de Carvalho Filho, tem relevância, conforme abaixo descrito:

A solução de tal premissa é extremamente relevante para a questão da responsabilidade civil objetiva das pessoas privadas prestadoras de serviços públicos. Se pessoas jurídicas são detentoras de autorização para o desempenho de alguma atividade de seu interesse, não podem qualificar-se como prestadoras de serviços públicos e, por tal motivo, não são destinatárias do art. 37, parágrafo 6º, da CF. Não têm, pois, responsabilidade objetiva, sujeitando-se normalmente à responsabilidade subjetiva regulada pelo Código Civil (CARVALHO FILHO, *In* FREITAS, 2006, p. 151).

Muito provável que o escopo do legislador da Lei federal nº 14.368, de 2022 (Lei do Voo Simples) tenha sido não alimentar ainda mais essa controvérsia quanto ao transporte aéreo nacional e internacional ser classificado como serviço público típico ou como atividade econômica, quando promoveu a alteração em alguns artigos do CBA, trocando os termos *concessionárias* e *permissionárias* de serviços públicos pela expressão *prestadoras de serviços públicos*, eis que mesmo sob essa denominação, o amparo do artigo 37, parágrafo 6º, da CR continuaria sendo suficiente para a caracterização da responsabilidade civil objetiva do

transportador aéreo, embora a fundamentação jurídica ainda mais consistente para isso seja ainda o Código de Defesa do Consumidor.

Outra questão interessante que envolve a responsabilidade civil do transportador aéreo e que, de certa forma, demonstra uma evolução de entendimentos jurídicos entre o “antes” e o “depois” da Constituição de 1988, é a responsabilidade do transportador aéreo por danos causados a passageiros gratuitos, que viajem por cortesia, que já encontrava previsão no artigo 256, parágrafo 2º, letra “b” e artigo 267 (em alguns aspectos), do CBA.

Pacheco (1998, p. 440) comenta que o transporte gratuito não tem natureza contratual, e que por isso mesmo foi tratado pelo CBA em capítulo à parte (artigo 267), a partir de dois pressupostos: inexistência de contrato de transporte aéreo; e ocorrência de danos, durante a execução de serviços aéreos, a pessoas ou coisas não abrangidas pelo contrato de transporte. Dessa forma, abrangeria três hipóteses: serviço aéreo gratuito; transporte gratuito; transporte gratuito pelo Correio Aéreo Nacional.

Nesses mesmos comentários, Pacheco explica que o proprietário da aeronave deveria responder pelos danos causados e, para tanto, contratar seguro correspondente, ficando evidenciado que se trataria de responsabilidade civil subjetiva e limitada em valores, na forma dos artigos 257 e 269, do próprio CBA, podendo extrapolar esses limites em situações mais específicas.

No pós-Constituição de 1988, alguns dispositivos jurídicos passaram a tocar na questão do transporte gratuito, como o atual Código Civil, que em seu artigo 736 e parágrafo único, disciplina da seguinte forma: *Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas* (BRASIL, 2002).

Nessa mesma esteira, o Superior Tribunal de Justiça editou a Súmula 145, em 2010, que expressa *in verbis*: *No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave* (BRASIL, STJ, 2010).

Vê-se que a Súmula acima, aplicável ao transporte aéreo, em tese, só atribuiria o dever de indenizar nos casos em que o transportador praticasse conduta dolosa ou de grave culpa geradora de dano por ocasião desse transporte gratuito, o que afastaria a possibilidade de uma responsabilidade civil objetiva.

Ocorre, porém, que em 2013, por ocasião da VI Jornada de Direito Civil, promovido pelo Conselho da Justiça Federal, foi publicado o Enunciado nº 559, com referências expressas aos artigos do Código Civil que tratam do transporte gratuito de pessoas (artigos 732 e 736) e ao CBA (artigo 256, parágrafo 2º, letra “b”, que versa sobre a responsabilidade do transportador aéreo sobre os passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia), enunciado esse que tem o seguinte teor:

ENUNCIADO 559 – Observado o Enunciado 369 do CJF, no transporte aéreo, nacional e internacional, a responsabilidade do transportador em relação aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia, é objetiva, devendo atender à integral reparação de danos patrimoniais e extrapatrimoniais (CJF, 2013).

Portanto, por esse entendimento de índole jurisprudencial, mesmo em se tratando de uma modalidade de responsabilidade civil extracontratual e de ausência de pagamento por esse transporte aéreo, a responsabilidade civil do transportador seria objetiva (pautada na Teoria do Risco) e integral, cobrindo tanto danos patrimoniais, quanto extrapatrimoniais (como por exemplo, os danos morais).

A justificativa apresentada quando da publicação desse Enunciado tem como lastro o artigo 736, do Código Civil e a Súmula 145, do STJ, sendo enfática ao afirmar que se trata de caso de responsabilidade civil objetiva, sem fazer qualquer alusão ao artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição (até porque não seria, de fato, enquadrado na descrição da responsabilidade civil do Estado ou de serviço público explorado economicamente por um particular), nem ao Código de Defesa do Consumidor (isso porque não se trata efetivamente de uma relação de consumo).

Na seara da mesma temática, e em cenário posterior à Constituição de 1988, vale à pena mencionar ainda determinada categoria de hipóteses de afastamento da responsabilidade civil do transportador aéreo, nas quais o dever de indenizar, de forma objetiva, ficará a cargo da União federal brasileira, que são os casos de danos causados por atentados terroristas contra aeronaves comerciais brasileiras, na forma do que preveem as Leis federais nº 10.309, de 22 de novembro de 2001 e 10.744, de 9 de outubro de 2003.

Tais leis surgiram no cenário de uma sociedade de risco e de uma cultura do medo, aguçadas com o atentado às Torres Gêmeas, nos Estados Unidos, em setembro de 2001, que inaugurou uma nova geração de normas jurídicas nacionais e internacionais, voltadas para

temáticas como o direito penal do inimigo e as novas reflexões acerca de tensões entre os direitos e garantias individuais e os interesses estatais.

A promulgação dessas leis federais brasileiras constitui uma espécie de reação ao aparecimento de um terrorismo mais *sofisticado*, que passou a utilizar aeronaves como armas do terror, e a navegação aérea comercial como cenário de intimidação, provocando uma reinterpretação do papel do Estado, não apenas como garantidor da defesa aeroespacial, como também segurador dos danos materiais causados por atos terroristas que atinjam inocentes.

Mesquita (2010, p. 104-105) confirma essa mudança de paradigma ocorrida após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, concluindo que *os riscos para segurança transformam-se em risco para a própria liberdade*, pois a chamada cultura do medo passou a priorizar a segurança contra as situações de risco até mesmo sobre a democracia e os direitos e liberdades individuais.

Em termos de responsabilidade civil do transportador aéreo, mais especificamente, as empresas comerciais brasileiras, o disposto nas duas leis referidas, objetivando propriamente garantir que o serviço de transporte aéreo não viesse a ser inviabilizado, inclusive economicamente, acabam resolvendo um significativo dilema que poderia surgir em eventuais ocorrências de atentados terroristas contra aeronaves comerciais brasileiras, ou seja, quem poderia arcar com esses valores, sem que a atividade aérea em si não ficasse comprometida?

As empresas aéreas provavelmente seriam afetadas de forma severa, caso viessem a ter que arcar com o dever de reparar, ainda que se tratasse de fortuitos externos ao serviço de transporte aéreo propriamente, assim como as seguradoras evitariam a celebração dos respectivos contratos de seguro, ou elevariam demasiadamente o valor dos mesmos, o que oneraria as tarifas e toda a cadeia de gastos do setor.

Nesses casos, não obstante as excludentes de responsabilidade civil que poderiam ser invocadas pelos transportadores aéreos, a própria atividade ficaria afetada, além da insegurança jurídica que seria gerada a todos, inclusive aos passageiros. Por esses motivos, tais leis, ao imputarem, dentro de determinados parâmetros, o dever de reparar pela própria União, cuidou de manter o setor de transporte aéreo nacional minimamente equilibrado, ainda que não se tenha tido notícias de atentados terroristas contra aeronaves brasileiras a partir da promulgação das referidas normas.

A responsabilidade civil objetiva do Estado, também denominada responsabilidade civil sem culpa, pauta-se na ideia do risco estatal, sob a forma de algumas variações, como a teoria do risco administrativo, que admite a isenção da responsabilidade civil quando da ocorrência de determinadas excludentes; e a teoria do risco integral, variação mais extremada da teoria do risco, *quando a responsabilidade do Estado incide independentemente da ocorrência das circunstâncias que normalmente seriam consideradas excludentes de responsabilidade* (DI PIETRO, 2014, p. 720-721).

Em que pesem divergências, as duas leis em apreço instituem responsabilidade civil objetiva do Estado brasileiro, na pessoa da União, com base na teoria do risco integral, sendo que apenas a segunda lei (Lei nº 10.744, de 2003) permitiu à União a abertura de créditos suficientes para a estabilização do mercado securitário, de modo que, havendo danos materiais a bens e pessoas, que venham a ser causados por atos terroristas ou similares contra aeronaves de transporte público de matrícula brasileira e operada por empresa aérea brasileira, ocorridos no Brasil ou no exterior, serão assumidos pela União federal brasileira (HONORATO, 2020, p. 197).

Por fim, nota-se, após a Constituição de 1988, nem tanto por força do artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição (cuja exegese para aplicação à responsabilidade civil do transportador aéreo, na condição de pessoa jurídica de direito privado, possa ficar sob controvérsia de se tratar de um serviço público típico ou de uma atividade econômica regulada pelo Poder Público), mas sim em função do Código de Defesa do Consumidor, que assuntos já pautados pelo CBA, acerca de responsabilidade civil do transportador, assim como novos questionamentos passaram a ser enfatizados, agora sob o viés de possíveis violações das empresas aéreas de direitos consumeristas dos contratantes do transporte aéreo, seja de passageiros, bagagem ou carga.

Assim, a jurisprudência começou a se robustecer em assuntos como danos materiais, e mesmo danos morais, causados a passageiros, em situações como extravio de bagagem (haveria ou não limitação da indenização pelo extravio de bagagem?); responsabilidade do transportador aéreo decorrente de *overbooking* (sobre a qual o CDC pugna por uma responsabilização ilimitada da empresa aérea); e cancelamentos e atrasos de voos (situações em que o CBA, em seu artigo 231, já apontava para a responsabilidade objetiva do transportador aéreo, visão que veio a ser endossada pelo artigo 14, do CDC).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo apresentou, acerca da temática da responsabilidade civil do transportador aéreo, um breve cotejamento entre o que dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica, em sinergia com parâmetros traçados pela Convenção de Varsóvia e pela Convenção de Montreal, que foram recepcionados à época pelo Direito brasileiro, em relação às bases jurídicas instituídas pela Constituição republicana de 1988, em seu próprio texto, como é o caso do artigo 37, parágrafo 6º, que versa sobre a responsabilidade civil objetiva do Estado e das pessoas privadas prestadoras de serviços públicos, e por outras normas jurídicas consectárias do constitucionalismo brasileiro posterior a 1988, das quais se destacam o Código Civil, promulgado em 2002, e principalmente o Código de Defesa do Consumidor, datado do ano de 1990.

Bem lógico o raciocínio de que o CBA, por ter sido promulgado anteriormente à Constituição de 1988, contenha algumas diretrizes que foram se mostrando incompatíveis com dispositivos jurídicos mais recentes, especialmente aqueles que apontam para a responsabilização civil do transportador aéreo de forma objetiva, com base no Código de Defesa do Consumidor e no próprio Código Civil brasileiro.

O artigo ocupou-se de dividir os posicionamentos jurídicos sobre a temática entre o antes e o depois da Constituição de 1988, exatamente com o propósito de demonstrar que houve evoluções normativas, mas que também essas foram reflexos de alterações conjunturais, como o próprio desenvolvimento do setor de transporte aéreo no Brasil e a necessidade de proteger os usuários de serviços na qualidade de participantes dessas relações de consumo em relação às empresas transportadoras.

Houve a preocupação de discorrer sobre a interpretação a ser dada ao disposto no artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição, quanto à responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras do transporte aéreo, inclusive com a apresentação da controvérsia se tal atividade seria propriamente um serviço público ou uma atividade econômica, muito embora a Lei do Voo Simples (Lei nº 14.368, de 2022), que recentemente realizou diversas alterações no CBA, tenha procurado estancar tal discussão, referindo-se ao transportador aéreo simplesmente como *prestador de serviço público*.

Foram apresentados diversos conceitos e explicações doutrinárias sobre responsabilidade civil, como as modalidades extracontratual, contratual, subjetiva, objetiva, teoria subjetiva, teoria do risco, transporte aéreo nacional e internacional, descentralização administrativa, serviço público e atividade econômica.

Ficou demonstrado que o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil possuem instrumentos normativos suficientes para fundamentar a responsabilidade civil objetiva e ilimitada do transportador aéreo em situações como danos gerados a passageiros, bagagem ou carga, mesmo que o artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição não seja considerado adequado para disciplinar os efeitos jurídicos em tais hipóteses.

Foi ainda apresentado um panorama constitucional com os dispositivos da Carta de 1988 que tocam diversos pontos referentes ao tema deste artigo, desde as competências materiais e legislativas até os artigos que embasam os direitos dos consumidores e a responsabilidade civil objetiva do Estado e dos particulares prestadores de serviços públicos.

O artigo mencionou construções de doutrinadores de peso, como de Sérgio Cavalieri Filho, José dos Santos Carvalho Filho, José da Silva Pacheco, Hely Lopes Meirelles, Maria Sylvia Zanella de Pietro, Pontes de Miranda e Maria Helena Diniz, além de fazer citações jurisprudenciais do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça, como Súmulas e julgados, além de enunciado do Conselho da Justiça Federal que toca essa temática, considerada de grande destaque no campo do Direito Aeronáutico brasileiro.

REFERÊNCIAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2022]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 28 dez. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912**. Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro. Brasília: Coleções de Leis do Brasil, 07 dez. 1912. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2681_1912.htm#:~:text=D2681%20de%201912&text=O%20Presidente%20da%20Rep%C3%BAblica%20dos,mercadorias%20que%20receberem%20para%20transportar. Acesso em: 30 dez 2022.

BRASIL. **Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006.** Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Brasília: Diário Oficial da União, 28 set. 2006. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/D5910.htm. Acesso em: 02 jan. 2023.

BRASIL. **Decreto-lei nº 227, de 28 de fevereiro de 1967.** Dá nova redação ao Decreto-lei nº 1.985, de 29 de janeiro de 1940 (Código de Minas). Brasília: Diário Oficial da União, 28 fev. 1967. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0227.htm. Acesso em: 02 jan. 2023.

BRASIL. **Decreto-lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942.** Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro. Brasília: Diário Oficial da União: 09 set. 1942. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm. Acesso em: 04 jan. 2023.

BRASIL. **Lei nº 10.309, de 22 de novembro de 2001.** Dispõe sobre a assunção pela União de responsabilidades civis perante terceiros no caso de atentados terroristas ou atos de guerra contra aeronaves de empresas aéreas brasileiras. Brasília: Diário Oficial da União, 23 nov. 2003. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/L10309.htm. Acesso em: 04 jan. 2023.

BRASIL. **Lei nº 10.744, de 9 de outubro de 2003.** Dispõe sobre a assunção, pela União, de responsabilidades civis perante terceiros no caso de atentados terroristas, atos de guerra ou eventos correlatos, contra aeronaves de matrícula brasileira operadas por empresas brasileiras de transporte aéreo público, excluídas as empresas de táxi aéreo. Brasília: Diário Oficial da União, 10 out. 2003. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2003/L10.744.htm. Acesso em: 04 jan. 2023.

BRASIL. **Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022.** Altera as Leis nºs 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica),



Vol. 22, nº 2, (2023). Pág. 183 - 211

13.448, de 5 de junho de 2017, 11.182, de 27 de setembro de 2005, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para dispor sobre o transporte aéreo; e revoga dispositivos das Leis nºs 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e 8.666, de 21 de junho de 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14368.htm#art3. Acesso em: 02 jan. 2023.

BRASIL. Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974. Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. Brasília: Diário Oficial da União, 20 dez. 1974. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6194.htm. Acesso em: 03 jan. 2023.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismo de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 02 set. 1981. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6938.htm. Acesso em: 04 jan. 2023.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília: Diário Oficial da União, 23 dez. 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm. Acesso em: 30 dez 2022.

BRASIL. Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 25 jul. 1991. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8213cons.htm. Acesso em: 02 jan. 2023.

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no ar. 175, da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 14 fev. 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987cons.htm. Acesso em: 30 dez 2022.



Vol. 22, nº 2, (2023). Pág. 183 - 211

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Brasília: Diário Oficial da União, 11 jan. 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406compilada.htm. Acesso em: 30 dez 2022.

BRASIL. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.** Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 12 set. 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078compilado.htm. Acesso em: 30 dez 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo Regimental no Agravo de Instrumento nº 209.763/MG.** Relator: Ministro Sálvio de Figueiredo Teixeira. Julgado em 18 abr. 2000. Jurisprudência do STJ. Brasília, DF, 05 jun 2000. Disponível em: https://processo.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=199800802827&dt_publicacao=05/06/2000. Acesso em: 03 jan. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Publicações institucionais. Súmula 37. **Revista de Súmulas do Superior Tribunal de Justiça**, Brasília, n. 3, p. 49, 2006. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/publicacaoinstitucional/index.php/sumstj/article/view/5223/5348>. Acesso em: 04 jan. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Publicações institucionais. Súmula 145. **Revista de Súmulas do Superior Tribunal de Justiça**, Brasília, n. 10, p. 355, 2010. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/publicacaoinstitucional/index.php/sumstj/article/view/5487/5610>. Acesso em: 04 jan. 2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Jurisprudência. Pesquisa Avançada. **Tema 932.** Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4608798&numeroProcesso=828040&classeProcesso=RE&numeroTema=932>. Acesso em: 31 dez. 2022.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Responsabilidade civil das pessoas de direito privado prestadoras de serviços públicos. *In*: FREITAS, Juarez (org.). **Responsabilidade civil do Estado**. São Paulo: Malheiros, 2006, p. 136-157.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 9. ed. rev. e amp. São Paulo: Atlas, 2010.

CONSELHO DA JUSTIÇA FEDERAL. VI Jornada de Direito Civil. Brasília: Conselho da Justiça Federal, Centro de Estudos Judiciários, 2013. **Enunciado 559**. Disponível em: <https://www.cjf.jus.br/cjf/corregedoria-da-justica-federal/centro-de-estudos-judiciarios-1/publicacoes-1/jornadas-cej/vijornadadireitocivil2013-web.pdf>. Acesso em: 04 jan. 2023.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro**. Responsabilidade Civil. São Paulo: Saraiva, 2001.

HONORATO, Marcelo. **Crimes aeronáuticos**. 4. ed. ref. e atz. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2020.

KAWAHALA, Erica de Angelis. Serviço de transporte aéreo nacional e internacional: atividade econômica em sentido estrito ou serviço público? **Revista do Advogado**, Brasília, v. 39, n. 142, p. 23-31, 2019. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/institucional/biblioteca/conteudo-revistas-juridicas/revista-do-advogado/2019-v-39-n-142-jun>. Acesso em: 02 jan. 2023.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo brasileiro**. 29. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.



Vol. 22, nº 2, (2023). Pág. 183 - 211

MESQUITA, Ivan Muniz de. **O regime jurídico do poder aeroespacial brasileiro e seus aspectos doutrinários.** Orientador: Doutor JOÃO FRANCISCO SAUWEN FILHO. 2010. 290f. Tese de doutorado apresentada à comissão avaliadora (exame de qualificação) – Curso de Doutorado em Ciências Aeroespaciais, com ênfase no regime jurídico do poder aeroespacial, seus aspectos doutrinários e legais. Universidade da Força Aérea, Rio de Janeiro, 2010.

PACHECO, José da Silva. **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica.** 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

PONTES DE MIRANDA, Francisco Cavalcanti. **Tratado de direito privado.** 3. ed. Rio de Janeiro: Borsoi, 1972, v. 45, § 4.852, n. 2, p. 8.