

**FACULDADE DE DIREITO DE VITÓRIA**  
**GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**JOÃO VÍTOR OLIVEIRA DE SOUZA**

**A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR E DO**  
**FABRICANTE POR ACIDENTE DE CONSUMO NA AVIAÇÃO**  
**CIVIL**

VITÓRIA  
2021

JOÃO VÍTOR OLIVEIRA DE SOUZA

**A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR E DO  
FABRICANTE POR ACIDENTE DE CONSUMO NA AVIAÇÃO  
CIVIL**

Monografia apresentada ao curso de Direito da  
Faculdade de Direito de Vitória – FDV, como  
requisito para obtenção do título de Bacharel em  
Direito. Orientado pelo professor Ma. Ivana Bonesi

VITÓRIA  
2021

João Vítor Oliveira de Souza

# **A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR E DO FABRICANTE POR ACIDENTE DE CONSUMO NA AVIAÇÃO CIVIL**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Faculdade de Direito de Vitória –  
FDV, como requisito para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Aprovada em \_\_\_ de agosto de 2021

COMISSÃO EXAMINADORA

---

Prof. Ma. Ivana Bonesi  
Faculdade de Direito de Vitória  
Orientador

---

Prof. Renata Paganoto  
Faculdade de Direito de Vitória

## RESUMO

O presente estudo visa a analisar a Responsabilidade Civil que deve ser atribuída tanto ao transportador, quanto ao fabricante de aeronaves, nos casos de acidentes na aviação civil brasileira. Dessa maneira, objetiva-se destrinchar e selecionar, no sistema da responsabilidade civil, aquela mais adequada ao caso em pauta. Sob essa ótica, também é explicado, à luz do Código de Defesa do Consumidor, a responsabilidade de ambas as partes, seja do transportador e do fabricante, trazendo dispositivos de Convenções das quais o Brasil figura-se como signatário e que acabaram por criar antinomias aparentes com as normas consumeristas. Assim, para chegar a um caminho singular de resolução, explicitam-se os mais diversos entendimentos, trazendo um exemplo trágico da aviação comercial brasileira, tornando possível ponderar acerca da responsabilidade solidária ou não.

**Palavras-chave:** Responsabilidade Civil, Transportador Aéreo, Fabricante de Aeronaves, Consumidor.

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	05
<b>1 DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO</b> .....	06
1.1 O SISTEMA OBJETIVO E SUBJETIVO DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....	06
1.2 A RESPONSABILIDADE DO TANSPORTADOR NO CÓDIGO CIVIL.....	08
1.3 DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR COMO PRESTADOR DE SERVIÇOS SOB A ÓTICA DO CDC .....	11
1.4 O DIÁLOGO ENTRE O CÓDIGO CIVIL E O CDC SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO.....	14
1.5 A RESPONSABILIDADE DO FABRICANTE DE AERONAVES NO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E A POSSIBILIDADE DA RESPONSABILIZAÇÃO SOLIDÁRIA.....	16
<b>2 O CONJUNTO NORMATIVO SOBRE ATIVIDADES AÉREAS COMERCIAIS</b> .....	18
2.1 AS ATRIBUIÇÕES DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL.....	18
2.2 DA ADEQUAÇÃO AOS MOLDES GLOBAIS.....	19
2.3 DO CONFLITO APARENTE DE NORMAS.....	21
<b>3 IMPACTOS JURÍDICOS DO PRINCIPAL ACIDENTE AÉREO BRASILEIRO</b> .....	24
<b>4 OUTROS FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE AMPARAM A RESPONSABILIZAÇÃO POR ACIDENTES AÉREOS</b> .....	26
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	28
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	30

## INTRODUÇÃO

A aviação comercial mundial é regulamentada por rígidas normas, as quais as companhias aéreas, devidamente registradas, são obrigadas a seguir, a fim de garantir a máxima segurança dos usuários. Com os avanços tecnológicos indispensáveis para esse seguimento de nossa geração, é inegável a confiança da maioria das pessoas no que tange aos serviços aéreos comerciais e sua segurança. Entretanto, os poucos incidentes que ocorrem necessitam ser muito bem averiguados e devidamente punidos.

O valor da vida humana deve alcançar patamar prioritário nas análises e julgamentos de demandas que envolvam acidentes aéreos por parte do Judiciário, visto que nossa Constituição da República assegura a defesa desse bem inviolável. Nessa perspectiva, contando com todos os recursos, órgãos e outras leis, é difícil absorver os impactos de julgamentos que contrariam a melhor interpretação da legislação aplicável aos casos de acidentes aéreos, especialmente em situações nas quais o principal responsável é eximido da condenação.

A responsabilidade civil é posta em cheque, sendo explicados seus sistemas e abordando o que mais se adequa para a resolução do caso em pauta. O papel do transportador e suas obrigações é exposto em relação aos meios contratuais, bem como a luz do CDC. Retirando as excludentes de responsabilidade, constatando a culpa e seguindo o ritmo da sociedade atual, no intuito de garantir a reparação integral do dano, coloca-se em cheque a possibilidade de responsabilização solidária, visando a condenação de todos os responsáveis.

O método científico que se pautará essa pesquisa será o indutivo, que consiste de forma resumida, na averiguação de dados específicos e posteriormente na generalização. Por meio de pesquisa de situações únicas, o pesquisador acaba obtendo conclusões generalizadas a cerca daquilo que está sendo trabalhado.

Por conta disso, além de buscar os principais institutos jurídicos, é irrefutável a necessidade de trazer caso específicos para abordar os caminhos que foram seguidos, e suas resoluções.

Em razão da diversidade da legislação especial aeronáutica e outros diplomas legais, são explanados o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor, bem como as convenções das quais o Brasil é signatário, a fim de resolver a antinomia que surgiu com o passar do tempo.

Como já mencionado, houve grandiosos avanços tecnológicos na indústria aeronáutica, que se deram por causa do avanço da sociedade. Nessa esfera de relações cada vez mais complexas, e com os avanços da sociedade em todos os âmbitos, o advento do Código do Consumidor, mostrou-se essencial, a fim de assegurar as relações comerciais nacionais. Entretanto, com variados tipos normativos versando acerca do mesmo tema, a compreensão da norma incidente ao caso concreto se torna difusa perante as inúmeras possibilidades de interpretações.

É sob essas premissas que se desenvolve esse trabalho, no intuito de encontrar, com base em análises dos diferentes institutos, o melhor meio para se justificar a responsabilização do fabricante e transportador nos acidentes no espaço aéreo brasileiro.

## **1 DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO**

### **1.1 O SISTEMA OBJETIVO E SUBJETIVO DA RESPONSABILIDADE CIVIL**

A Responsabilidade Civil é considerada um instituto extremamente dinâmico e flexível, que está em constantes transformações, e visa em regras gerais, que o causador do dano repare a vítima. A tendência da sociedade atual é de sempre

reparar quem sofre algum tipo de dano, e por isso, com as transformações ao longo do tempo, foi preciso que o direito também se adequasse.

Nas palavras de Rui Stoco:

A noção da responsabilidade pode ser haurida da própria origem da palavra, que vem do latim *respondere*, responder a alguma coisa, ou seja, a necessidade que existe de responsabilizar alguém pelos seus atos danosos. Essa imposição estabelecida pelo meio social regrado, através dos integrantes da sociedade humana, de impor a todos o dever de responder por seus atos, traduz a própria noção de justiça existente no grupo social estratificado. Revela-se, pois, como algo inarredável da natureza humana (STOCO, 2007, p.114).

No entendimento clássico a responsabilidade civil está pautada no “tripé” formado, pela culpa, pelo dano e nexos de causalidade. Seguindo essa teoria, o Código Civil vigente, conforme o ditame do art. 186, adota como regra geral a responsabilidade civil subjetiva, tendo o ofensor, o dever de reparar ou de restituir o mal causado desde que comprovado os três requisitos.

Todavia, com a evolução e transformação da sociedade, assevera-se pela ocorrência de um “aumento na complexidade social” (LUNARDI, 2012, p. 61). Nesse sentido, as relações humanas ficaram mais complexas, no qual a massificação dos vínculos do corpo social e o incremento dos níveis tecnológicos (LUNARDI, 2012, p.61) constituem pontos essenciais para tal conseqüente complexidade.

Dessa forma, necessitou-se, a partir daí, de maior observação e cuidado com as normas, a fim de promover um melhor convívio social, entendimento este consubstanciado por Sérgio Cavalieri Filho (2007, p. 16)

Por essa concepção clássica, todavia, a vítima só obterá a reparação do dano se provar a culpa do agente, o que nem sempre é possível na sociedade moderna. O desenvolvimento industrial, proporcionado pelo advento do maquinismo e outros inventos tecnológicos, bem como o crescimento populacional geraram novas situações que não podiam ser amparadas pelo conceito tradicional de culpa.

Nessa lógica, para atender as demandas atuais, entendendo que o modelo baseado na culpa (subjetivo), não era suficiente para atender todos os casos existentes, surge a

responsabilidade civil objetiva, implementado pelo art. 927 e cláusulas gerais do Código Civil de 2002.

Nesse tipo de responsabilidade, o dano é produzido por alguma atividade lícita, porém, embora juridicamente legal, gera algum perigo a outrem, ocasionando o dever de ressarcimento, pelo simples implemento do nexu causal. O que fundamenta esse tipo de responsabilidade é a teoria do risco, por ela, fica obrigado a reparar o dano quem for o responsável por causá-lo, independentemente de ter agido ou não com culpa., é resumida por Cavalieri (2008, p. 137), nas seguintes palavras:

Todo prejuízo deve ser atribuído ao seu autor e reparado por quem o causou independente de ter ou não agido com culpa. Resolve-se o problema na relação de nexu de causalidade, dispensável qualquer juízo de valor sobre a culpa

O Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078/90, versa a responsabilidade objetiva do fabricante e fornecedor, sem considerar o elemento culpa, exaltando a responsabilidade objetiva, como é possível reparar nos artigos 12 e 14:

Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.(BRASIL, 1990)

Por tudo versado, conclui-se que a responsabilidade civil subjetiva é diferente da objetiva quanto à forma, não sendo correto afirmar que são de espécies distintas, visto que em ambas, se nota os deveres de reparar e indenizar o dano, diferenciando-se no que diz respeito à existência ou não de culpa por parte do agente que causou o dano à vítima.

## 1.2 A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR NO CÓDIGO CIVIL

Desde o começo do tempo, a lei está presente na sociedade e às vezes é baseada nos costumes, que acabam por evoluir com o passar do tempo. Na medida em que experimentamos novas transformações, é possível afirmar que a mentalidade jurídica também se transformou, agora não mais se baseando na força e no costume, e sim nos direitos, tidos como verdadeiros responsáveis por estabelecer regras que limitavam a autotutela. Com isso, é possível notar como o Direito se tornou cada vez mais objetivo, no intuito de zelar pela maior segurança da sociedade, como corrobora o seguinte entendimento:

No âmbito do Direito, essa vocação humana para um experimentar a vida em segurança acabou seduzindo-o, e a previsibilidade regrada pelas precisas formas e fórmulas matemáticas acabou servindo-lhe de inspiração. Essa segurança jurídica assume o *status* de um princípio e fim de todo “operar” do jurista, é o *arché* e o *télos* do Direito. Quanto mais objetivarmos o processo de sua atuação, menos interferências “subjetivas” e, portanto, menor a insegurança da operação, pois tanto mais será ela previsível, já que presidida por cânones, não raro, rigorosamente matemáticos. (CUNHA, 2010, p. 128)

A responsabilidade contratual está disposta desde o art. 389 a 393 do Código Civil de 2002, sendo que, normalmente no âmbito do transporte de pessoas, seja rodoviário, ferroviário ou aéreo, o contrato característico será o de adesão. Tal contrato, se caracteriza por ser celebrado entre duas partes, porém os direitos, deveres e condições são estabelecidos pelo proponente, sem que o aderente possa discutir ou modificar seu conteúdo, e quando tiver esse poder, será de forma bastante limitada, entretanto, sempre não afastando entretanto o caráter singular do contrato, que deve ser seguido em sua íntegra, por ser uma relação obrigacional, ressaltado por Bruna Lyra Duque nas seguintes palavras:

Podemos afirmar que o direito das obrigações exerce grande influência na vida econômica, em razão da inegável constância das relações jurídicas obrigacionais no mundo contemporâneo. Intervém o direito contratual na própria vida econômica, principalmente, nas relações de consumo, sob diversas modalidades e na distribuição dos bens. (DUQUE, 2007, NP)

Conforme disposto no art. 730 do Código Civil, pelo contrato de transporte alguém se encarregará mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas. A responsabilidade do transportador, está ligada diretamente com os seus passageiros, desse modo, assim que alguma pessoa efetua o pagamento da passagem, é entendido que o responsável pelo transporte, assume a tarefa de

locomover o contratante são e salvo. Por se tratar de uma relação contratual, a responsabilidade nesse caso será a objetiva, ensejando o dever indenizatório ao contratante, em caso de inadimplementos e danos, como escrito no art. 734 do CC. Vale ressaltar que como se trata de um contrato de adesão, para ensejar a indenização, apenas é preciso que a vítima prove o fato, ou seja, o transporte, e o dano.

Cabe, para findar o tópico, esclarecer que existem alguns pressupostos que afastam o dever de indenizar do transportador, que são: caso fortuito, força maior e culpa exclusiva da vítima. Com intuito de evidenciar a responsabilidade do transportador à luz do Código Civil, é irrefutável explicar cada um desses.

O caso de força maior e fortuito, são equiparados pela lei, e configuram-se quando os efeitos de determinado evento são compreendidos como imprevisíveis, ou irresistíveis para se evitar ou impedir. Sílvio de Salvo Venosa (2013, p.57), conceitua tais excludentes dessa forma:

Ambas as figuras equivalem-se, na prática, para afastar o nexos causal. Para alguns autores, caso fortuito se ligaria aos critérios de imprevisibilidade e irresistibilidade. Assim o caso fortuito seria aquela situação normalmente imprevisível, fato da natureza ou fato humano. A força maior seria caracterizada por algo também natural ou humano a que se poderia resistir, ainda que possível prever sua ocorrência.

O caso fortuito pode ser compreendido de duas formas, como sendo interno, ou seja, apesar de possuir as características da imprevisibilidade e inevitabilidade, a ocorrência desse tipo se dá relacionada aos riscos da atividade desenvolvida pelo transportador, ou como sendo externo, caracterizado também como sendo imprevisível e inevitável, porém, não guardado ligação com a atividade da empresa, como é o caso dos fenômenos da natureza.

É importante frisar que, apenas o fortuito externo exclui a responsabilidade de indenizar, sendo mantida a responsabilidade nos casos de fortuito interno, demonstrando ainda mais o caráter objetivo. A respeito disso, Agostinho Alvim (1972, p. 237) dispõe:

A lei impõe, entretanto, a certas pessoas, em determinadas situações, a reparação de um dano independentemente de culpa. Quando isto acontece, diz-se que a responsabilidade é legal ou objetiva, porque prescinde da culpa e se satisfaz apenas com o dano e o nexos de causalidade. Esta teoria, dita objetiva, ou do risco, tem como postulada que todo dano é indenizável, e deve ser reparada por quem a ele se liga por um nexos de causalidade, independentemente de culpa.

### 1.3 DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR COMO PRESTADOR DE SERVIÇOS SOB A ÓTICA DO CDC

A prestação de serviço pode ser definida, em rápidas e simples palavras, como a realização de uma atividade pela qual fora contratada. Para tanto, mostra-se como inegável que, nas situações em que essa prestação não ocorre de maneira adequada ou conforme contratação, existe uma responsabilização por parte desse fornecedor de serviço para com o contratante.

Nesse sentido, compreende-se que o prestador de serviço se torna responsável pelo objeto, escopo, desta atividade, a partir do momento em que este serviço ofertado é contratado. Assim, estabelecida a relação de consumo aqui definida, há de se expor acerca da(s) consequência(s) compilada(s) daqueles serviços tidos como defeituosos.

Antes de adentrar na esfera da responsabilidade deste prestador de serviço, é importante diferenciar o vício do defeito, no que tange o serviço prestado. Para Rizzatto Nunes (2009, p. 181), vício é aquele que pertence ao próprio produto ou serviço, mas que jamais atingirá a pessoa do consumidor ou até seus bens. Dessa forma, estabelece o autor que o defeito vai além, ou seja,

é o vício acrescido de um problema extra, alguma coisa extrínseca ao produto ou serviço, que causa um dano maior que simplesmente o mau funcionamento, o não-funcionamento, a quantidade errada, a perda do valor pago - já que o produto ou serviço não cumpriram o fim ao qual se destinavam. O defeito causa, além desse dano do vício, outro ou outros danos ao patrimônio jurídico material e/ou moral e/ou estético e/ou à imagem do consumidor. (NUNES, 2009, p.181)

Percebe-se, então, que existe uma ligação entre os dois termos acima mencionados. Entretanto, o último, causa um dano mais devastador ao consumidor.

Diante dos conceitos e distinções aqui expostas, será trabalhado neste tópico a noção de responsabilidade do prestador de serviço, no que se refere o acidente de consumo que, neste caso, só ocorre quando o consumidor é atingido, isto é, quando há defeito no serviço contratado.

Tendo em vista que, nos acidentes de consumo têm-se um problema extra, verificado pelo alcance repercutido, uma vez que o dano causado perpassa a esfera do objeto da relação de consumo e atinge, ainda, os danos materiais e morais do consumidor, observa-se que o defeito deste serviço contempla os direitos da personalidade do consumidor. Isto porque, este pode vir a lesionar ou colocar em risco, a vida, a saúde e/ou a segurança do consumidor.

Neste viés, o Código de Defesa do Consumidor aplicou a responsabilidade objetiva – tema já abordado anteriormente – para os acidentes de consumo, sejam estes fato do produto ou fato do serviço (Capítulo IV, Seção II, CDC), na qual o fornecedor de serviço responderá, *independentemente da existência de culpa pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços*, nos termos do art.14, *caput*, do nosso código consumerista.

Seguindo a lógica abarcada no artigo consumerista acima exposto, observa-se que este, nos incisos de seu parágrafo 1º expõe as hipóteses relevantes, nas quais podem ser aferidas o não fornecimento da segurança que o consumidor espera, decorrente deste serviço defeituoso.

De acordo com o conceituado autor, que possui um extenso repertório tanto na área cível, bem como na de consumidor, Silvio de Salvo Venosa (2009, p. 243).

Assim como em relação ao produto, o serviço defeituoso deve ser examinado no momento em que é prestado. O serviço é defeituoso quando não fornece segurança para o consumidor. Os defeitos de serviço podem decorrer de concepção ou de execução indevidas. Seu campo de atuação é muito amplo, do serviço mais simples de um encanador ou eletricista ao

mais complexo serviço proporcionado por clínicas e hospitais e pelas instituições financeiras e administradoras de cartão de crédito.

Ainda no art.14 do CDC, o parágrafo 2º informa que *o serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas*. Em outras palavras, não é porque se à época do ocorrido já existe uma técnica mais moderna que o serviço que foi prestado anteriormente pode ser considerado defeituoso, tal qual previsão do inciso III do parágrafo 1º.

Por fim, chega-se, no parágrafo 3º do art.14 do CDC, na hipótese de exonerar o fornecedor de serviço de responsabilidade pelos danos causados por defeitos relativos à prestação de serviços. Estes serão isentos de responsabilidade quando comprovar que não há nexos causal entre o evento e o dano causado. Em claras palavras, não há o que se falar em dever de indenização por parte do prestador de serviço quando evidenciada a inexistência de defeito ou quando se tratar de culpa exclusiva do consumidor ou de terceiros.

Excluídas estas hipóteses, não restam dúvidas acerca da responsabilidade objetiva do prestador de serviço, no tocante aos acidentes de consumos ocorridos por, na situação aqui abordada, fato de serviço.

No mais, não adentrar-se-á no parágrafo 4º deste mesmo artigo aqui aprofundado, por entender não se tratar de matéria necessária para a análise do trabalho que aqui pretende-se desenvolver.

Logo, demonstrado que o serviço defeituoso veio a resultar em risco de vida, saúde ou segurança da vítima do acidente de consumo e, conseqüentemente, violação dos direitos da personalidade, previstos na Constituição Federal de 1988, a prestadora de serviço responderá objetivamente por todos os danos causados (patrimoniais e extrapatrimoniais) a seus consumidores, bem como àqueles que não sejam o destinatário final do serviço.

Portanto, diante de todo o exposto, responsabiliza-se, objetivamente, visto que independe da existência de culpa, o fornecedor/prestador de serviço pelos acidentes de consumo causados, decorrentes de fato de serviço, uma vez constatado(s) o(s)

defeito(s) no serviço prestado, quando em conformidade com o art.14 do Código de Defesa do Consumidor.

## 1.4 O DIÁLOGO ENTRE O CÓDIGO CIVIL E DO CDC SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo constitui prestação de um serviço massivo na sociedade contemporânea, não só no Brasil, como em todo mundo. Configurando como uma relação de consumo, parte-se a princípio da análise da Constituição Federal da República, que em seu artigo 5º, inciso XXXII, impõe:

**Art. 5º** Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

**XXXII** - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor.(BRASIL,1988)

Como é de conhecimento consolidado, aquilo descrito na carta magna, é considerado como base para a organização jurídica fundamental, sendo ela, a primeira na hierarquia de normas, demonstrando então, o papel que há de ter o Estado para defesa do consumidor, como bem explícita em sua obra, Adriano Sant'Ana Pedra:

A Constituição decorre de um poder que institui todos os outros e não é instituído por qualquer outro. O poder constituinte estrutura um novo Estado, estabelece a sua Constituição, dá origem à organização jurídica fundamental, sendo ele anterior e fonte da autoridade dos poderes constituídos. Da ideia de poder constituinte decorre a superioridade da Constituição em relação ao restante do ordenamento jurídico.(2012,p.1)

É irrefutável dizer, que caso não houvesse uma legislação específica, o Código de Defesa do Consumidor, seria a primeira opção para abranger as responsabilidades civis do transportador, justamente por dispor dos princípios que visam a segurança nas relações de consumo.

De forma absoluta, pode-se dizer que apesar de abranger muitas situações, o CDC seria insuficiente para tratar das mais diversas questões envolvendo o transporte aéreo. Não só por conta disso, mas muitos doutrinadores compreendem o CDC como Lei Geral, não podendo revogar leis especiais que versam sobre o respectivo assunto, como é o caso da Lei nº 7.565, conhecido como Código Brasileiro de Aeronáutica, além das Convenções internacionais que o Brasil faz parte, as quais serão abordadas a posteriori.

Apesar de ser compreendido como insuficiente para a ocasião específica, o CDC surge com intuito de amparar o consumidor, colocando-o num patamar de equilíbrio em relação ao fornecedor, nas palavras de Sergio Cavalieri Filho (apud CAVALCANTI, 2002, p. 47):

“O Código do Consumidor realmente fez criar uma sobre-estrutura jurídica multidisciplinar, aplicável em toda e qualquer área do direito onde ocorrer uma relação de consumo. Usando de uma figura, diria que o Código fez um corte horizontal em toda extensão da ordem jurídica existente, permeando a sua disciplina por todos os ramos do Direito público e privado, contratual e extracontratual, material e processual. E assim entendo porque, tendo o CDC, como vimos, estabelecido uma disciplina única e uniforme para todas as relações de consumo, necessariamente terá que ser aplicada em toda e qualquer área do Direito onde elas ocorrem”

Sob esta ótica, pode-se dizer que o CDC se aplicará nos casos de relação de consumo, seja qual for a esfera, independentemente da área tutelada pelo Direito.

Em relação à responsabilidade civil do transportador aéreo, é sabido a existência de um regulamento especial, como já mencionado, bem como as convenções internacionais, porém como o transporte aéreo é considerado um transporte de massa, com exploração privada concedida pelo poder público, é factível e plausível a relação notadamente consumerista, ser regida pelo Código de Defesa do Consumidor. Inclusive, em seu art. 7º, o próprio Código exalta a incidência de regras mais benéficas ao consumidor, provenientes de outros dispositivos legais:

Art. 7º Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade.

**Parágrafo único.** Tendo mais de um autor a ofensa, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo. (BRASIL,1990)

Por se tratar de uma relação de consumo, pode-se trazer em evidência ao escritos do CDC, que o transportador, seja aéreo ou não, será qualificado como fornecedor, conforme nos elucida o art.3 do Código:

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços. (BRASIL,1990)

Justamente por prestar serviço, também se justifica a utilização do Código Civil, para abranger, quando necessário, as questões do transportador aéreo. Tal Código, trata dos transportes em geral, visto que não há descrição sobre qual espécie ele abrange.

Por isso compreende, não só o terrestre e o marítimo, como também o transporte aéreo, e nos elucida que: “o transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código.”, segundo artigo 731 do citado Código.

## 1.5 A RESPONSABILIDADE DO FABRICANTE DE AERONAVES NO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E A POSSIBILIDADE DA RESPONSABILIZAÇÃO SOLIDÁRIA

Para iniciar esse tópico cabe de primeiro plano trazer o art. 12 do CDC, já mencionado ao longo do texto, que versa exatamente sobre a responsabilidade do fabricante em situações enumeradas, vejamos:

**Art. 12.** O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela

reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

**§ 1º** O produto é defeituoso quando não oferece a segurança que dele legitimamente se espera, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

- I - sua apresentação;
- II - o uso e os riscos que razoavelmente dele se esperam;
- III - a época em que foi colocado em circulação. (BRASIL,1990)

Resta claro, á luz da citada norma, a responsabilidade que deve recair de forma indubitável sobre as fabricantes de aeronaves, quando constatado por perícia, algum tipo de erro na fabricação que provocou algo indesejado. Conforme o caput e §1º, se o produto é defeituoso a fabricante também deverá responder.

É de forma clarividente, e já versada, que o transportador aéreo é reconhecido como fornecedor, nos moldes do art. 3º, caput do CDC:

**Art. 3º** Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.(BRASIL, 1990)

Desse modo, atribuindo as devidas responsabilidades, com atenção para o mencionado Código, é possível afirmar acerca da responsabilidade solidária, que se define, na respectiva situação, compartilhada entre a empresa transportadora, e a fabricante da aeronave nos casos de acidente. O princípio da responsabilidade solidária encontra-se estatuído, no parágrafo único, artigo 7º. e, no § 2º do artigo 25 do CDC:

**Art. 7º** Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade.

**Parágrafo único.** Tendo mais de um autor a ofensa, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo.

**Art. 25.** É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenua a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores.

**§ 1º** Havendo mais de um responsável pela causação do dano, todos responderão solidariamente pela reparação prevista nesta e nas seções anteriores.

§ 2º Sendo o dano causado por componente ou peça incorporada ao produto ou serviço, são responsáveis solidários seu fabricante, construtor ou importador e o que realizou a incorporação. (BRASIL,1990)

Por conta disso, com o entendimento análogo, pode-se trazer uma decisão da Ministra Nancy Andrighi, do Superior Tribunal de Justiça, para esclarecer o tema:

“o art. 14 do CDC estabelece regra de responsabilidade solidária entre os fornecedores de uma mesma cadeia de serviços, razão pela qual as “bandeiras”/marcas de cartão de crédito respondem solidariamente com os bancos e as administradoras de cartão de crédito pelos danos decorrentes da má prestação de serviços.” (STJ – REsp. 1.029.454-RJ – 3ª Turma – j. 01.10.2009 – rel. Min. Nancy Andrighi, DJe 19.10.2009).

Logo, considerando a responsabilidade, tanto da fabricante como da transportadora, sendo ambas consideradas fornecedoras, e agindo sob a ótica daquilo versado nos artigos supracitados, conclui-se que, para com os casos onde resta constatado falha de fabricação da máquina, ou até mesmo falta de manutenção, visto que as fabricantes geralmente se encarregam desta tarefa, deverá instituir-se a responsabilidade solidária.

## **2 O CONJUNTO NORMATIVO SOBRE ATIVIDADES AÉREAS COMERCIAIS**

### **2.1 AS ATRIBUIÇÕES DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), é um órgão especial do governo, destinado a regular e supervisionar a atividade de aviação civil no Brasil, tanto no que toca seus aspectos econômicos quanto no que diz respeito à segurança técnica do setor. Esse órgão age de acordo com a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), responsável por padronizar várias ações que dizem respeito às locomoções aéreas, e foi criado logo depois da Segunda Guerra Mundial numa convenção internacional, a qual o Brasil participou.

A principal atribuição da Agência Nacional de Aviação Civil, consiste na regulação das atividades de aviação civil, o que inclui, por exemplo, a manutenção da segurança de voo, a normatização e supervisão da infraestrutura aeroportuária, a monitoração, normatização administrativa e fiscalização das relações econômicas de consumo no âmbito da aviação civil. Entretanto, não é de sua responsabilidade a aplicação de punições nos incomuns acidentes aéreos, que quando ocorridos, por geralmente envolver um grande número de vítimas fatais, se tornam uma grande tragédia.

Vale ressaltar que não caíram no escopo de ação da ANAC duas atividades importantes dentro do sistema de Aviação Civil, o tráfego aéreo, realizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), e a investigação de acidentes, responsabilidade do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa). Tal situação pode ser descrita como preocupante, já que as agências nacionais de aviação de outros países, também são responsáveis pelo controle e investigação, uma vez que elas mesmas regulam as normas.

## 2.2 DA ADEQUAÇÃO AOS MOLDES GLOBAIS

É preciso caracterizar as diretrizes que regulam o transporte aéreo no nosso território. Para isso, importante compreender as normas no plano internacional tratadas com outros países e firmadas com o Brasil por meio de tratados multilaterais. No cenário global, destacam-se a Convenção de Roma (1961), Convenção de Montreal (2006), e a Convenção de Varsóvia (1929), que tratou sobretudo da questão da responsabilidade civil do transportador, e buscou resguardar os direitos dos viajantes.

Como já mencionado anteriormente, o Brasil conta com a Lei Nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, como a principal fonte normativa que versa acerca do Direito Aeronáutico. Entretanto, com o advento do Código de Defesa do Consumidor, além do fato do país está acordado para com algumas Convenções, muito se discute,

como, quando e qual norma deve se aplicada nos mais variados casos que acometem o âmbito do direito aeronáutico.

Por conta do assunto proposto, checar as leis brasileiras com o propósito de compreender o que se busca cumprir e o que deve ser seguido para, conseguir êxito no correspondência do direito devido.

Dessa maneira, é coerente começar apresentando uma parte da Constituição, conhecida por tratar dos direitos fundamentais. A Constituição Federal de 1988, em seu 5º artigo, *caput*, diz que:

Art.5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade (BRASIL, 1988)

Interpretando com atenção esse artigo, é possível concluir que logo nos princípios básicos da nossa República, está previsto a proteção à vida e a garantia da segurança, não só dos brasileiros, mas também de qualquer um presente em território nacional. Nenhuma pessoa física deve ter seu direito a vida violado. De acordo com Alexandre de Moraes (2005, p.30), “o direito à vida é o mais fundamental de todos os direitos, já que se constitui em pré-requisito à existência e exercício de todos os demais”.

Ainda no aspecto da vida da pessoa humana, segundo André Ramos Tavares, (2009, p.543) o direito à vida “assume duas vertentes, sendo a primeira no direito de permanecer existente, que é o direito principal. Em um segundo momento o direito a um adequado nível de vida”. Nesse trabalho o foco será para o direito principal, logo, o que versa sobre a condição do indivíduo de permanecer existente, a não ser em casos de situações naturais, o Estado é obrigado a proteger a vida do indivíduo.

Para abordar o tema da segurança no que compete a aviação civil, relacionado com o papel do judiciário, é preciso entender no que a Constituição da República se pauta. Por isso, é essencial destacar a Convenção de Varsóvia de 1929 promulgada pelo Decreto nº 20.704 ,onde diversos países, incluindo o Brasil, versaram sobre o

diploma normativo internacional que unifica as regras relativas ao transporte aéreo internacional, incluindo nos casos de responsabilidade civil por acidente decorrente do transporte internacional de passageiros. Essa convenção, além de abordar o tema de extrema relevância, também ficou marcada por iniciar um marco de tratados globais posteriores acerca do assunto.

Alguns anos depois, em 1999, o Brasil ratificou a Convenção de Montreal, sendo promulgada pelo Decreto nº 5910, de 27 de setembro de 2006. Tal Convenção tratou sobretudo da unificação de regras acerca do transporte aéreo internacional, relativos à passageiros, cargas e bagagens. Com a entrada do novo diploma, algumas questões tratadas na Convenção mais antiga, acabou sendo sobrescrita, e o protocolo que passou a ser seguido foi para utilizar os tratados, apenas em questões referentes ao transporte internacional.

Nesse sentido, embora o regramento do Direito Aeronáutico compreender convenções e protocolos internacionais, é importante destacar a relação consumerista como firmamento para a responsabilidade civil, sob a guarda do Código de Defesa do Consumidor.

## 2.3 DO CONFLITO APARENTE DE NORMAS

Diante daquilo trabalhado no tópico anterior, é preciso apurar os conflitos indiscutíveis. A partir disso, nota-se a problemática da aplicação das Convenções ou do Código de Defesa do Consumidor, aonde a primeira traz aqueles comandos uniformes entre os Estados signatários, que ingressaram no Direito Brasileiro por meio dos decretos legislativos, e o segundo, trazendo normas que expressam os anseios da sociedade, porém expressos por Lei ordinária.

Para abordar exemplos de diferentes abordagens e entendimentos, é possível observar na seguinte decisão, o mantimento da Convenção, já que no caso específico apesar de ter ocorrido em território nacional, se tratava de uma viagem internacional.

**Ementa: PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. 1. O art. 5º, § 2º, da Constituição Federal se refere a tratados internacionais relativos a direitos e garantias fundamentais, matéria não objeto da Convenção de Varsóvia, que trata da limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional (RE 214.349, rel. Min. Moreira Alves, DJ 11.6.99). 2. Embora válida a norma do Código de Defesa do Consumidor quanto aos consumidores em geral, no caso específico de contrato de transporte internacional aéreo, com base no art. 178 da Constituição Federal de 1988, prevalece a Convenção de Varsóvia, que determina prazo prescricional de dois anos. 3. Recurso provido. (STF. RE 297901. Relatora: Min. ELLEN GRACIE. Órgão julgador: Segunda Turma. Julgamento: 07/03/2006. Publicação: 31/03/2006.)**

Também há casos que, embora haja entendimentos em Tratados Internacionais, na decisão se sobressaiu o CDC, como no caso do REsp 1678429/SP:

**RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL DE TRANSPORTADOR AÉREO PERANTE TERCEIROS EM SUPERFÍCIE. PRETENSÃO DE RESSARCIMENTO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. APARENTE ANTINOMIA ENTRE NORMAS. CÓDIGO CIVIL DE 1916. CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. PRESCRIÇÃO QUINQUENAL. JULGAMENTO: CPC/73.**

1. Ação de indenização por danos materiais e compensação de dano moral ajuizada em 05/12/02, da qual foi extraído o presente recurso especial, interposto em 14/03/14 e atribuído ao gabinete em 25/08/06.2. O propósito recursal é dizer sobre a ocorrência de negativa de prestação jurisdicional, bem como definir a norma aplicável à espécie - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA - Lei 7.565/86), CDC ou CC/16 - especificamente quanto ao prazo prescricional da pretensão de ressarcimento de danos causados a terceiro na superfície, decorrentes do acidente aéreo envolvendo a queda da aeronave Fokker 100, da TAM LINHAS AÉREAS S/A, ocorrido em 31/10/1996: 2, 5 ou 20 anos, respectivamente.3. Devidamente analisadas e discutidas as questões de mérito, e suficientemente fundamentado o acórdão recorrido, de modo a esgotar a prestação jurisdicional, não há falar em violação do art. 535, II, do CPC/73.4. A aparente antinomia entre o CBA, o CDC e o CC/16 não pode ser resolvida pela simples aplicação das regras tradicionais da anterioridade, da especialidade ou da hierarquia, que levam à exclusão de uma norma pela outra, mas sim pela aplicação coordenada das leis, pela interpretação integrativa, de forma a definir o verdadeiro alcance de cada uma delas, à luz do caso concreto. 5. O CBA regulamenta todos os serviços aéreos privados e públicos, prestados por pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, com ou sem fins lucrativos, dentre os quais se inclui o transporte aéreo regular de passageiros, realizado por quem detém a respectiva concessão.6. Embora não haja dúvida de que o transportador aéreo seja fornecedor, nos termos do art. 3º, caput, do CDC, e de que o transporte aéreo seja serviço, nos moldes do art. 3º do CDC, haverá hipóteses em que a legislação consumerista não tutelará o usuário, porque desqualificado como "consumidor", regendo-se a relação jurídica pelas normas de direito aeronáutico. 7. Na hipótese, o terceiro na superfície, que suporta o prejuízo causado diretamente por aeronave em voo ou manobra, ou por coisa ou pessoa dela caída ou projetada, equipara-se a consumidor (bystander), na medida em que,

embora não tenha utilizado o serviço como destinatário final, foi vítima do evento danoso. 8. Assim caracterizada a relação de consumo, o prazo prescricional a ser observado é o previsto no art. 27 do CDC: 5 anos. 9. Recurso especial conhecido e provido. **(STJ. REsp 1678429 / SP. Relatora Min. NANCY ANDRIGHI. Órgão Julgador: Terceira Turma. Julgamento: 28/08/2018. Publicação: DJe 17/09/2018).**

Para resolver esse dilema, a doutrina busca solucionar, propondo dois caminhos, a caminha dualista, e o monista, explicitado por Mariângela Ariosi da seguinte forma:

O primeiro entende que o DI e o D. interno são noções diferentes, pois, estão respectivamente fundamentados em duas ordens: interna e externa. O outro entende que DI e o D. interno são elementos de uma única ordem jurídica e, sendo assim, haveria uma norma hierarquicamente superior. Esta última teoria, ainda, apresenta duas posições: uma, que defende a primazia do D. interno, e outra, a primazia do DI. Junto às teorias monista e dualista, existe uma outra abordagem, consagrada pelo pluralismo com subordinação parcial, que tenta conciliar alguns postulados de ambas as teorias. (2000, p. 61)

A partir disso com os conflitos de normas já instaurados, vale trazer o entendimento jurisprudencial brasileiro. Embora por muito tempo tenha prevalecido o entendimento de que o tratado internacional se preserva quando em confronto com norma posterior interna vigente, atualmente, após o Recurso Extraordinário nº 80.004/79, estabeleceu-se o princípio de paridade entre tratados e lei, idealizando a eficácia do CDC, quando em conflito com as Convenções.

Aliás, fazendo as considerações da sociedade atual, dos seus costumes e modos de resolver as mais diversas situações, por causa das limitações para as punições, retratadas em diversos tratados, é sabido que acaba por limitar a reparação à vítima. Fazendo isso, conseqüentemente acaba por impor que aquela pessoa que sofreu o dano, tenha que sustentar os prejuízos não indenizados. A punição não deve ser banalizada, e necessita ser suficientemente dura, para não perpetuar a sensação de impunidade.

Pelo fato do Direito ter evoluído com o passar dos anos, sendo de entendimento majoritário a reparação integral do prejuízo experimentado pela vítima, além da condição do consumidor de hipossuficiência frente as companhias aéreas, que possuem lucros altíssimos, conclui-se que, o CDC, mostra-se mais adequado para

atender às novas perspectivas da sociedade. Entretanto, sem abrir mão daquilo trabalhado nos tratados, pois é preciso resgatar aquilo que for mais benéfico para a vítima.

Com isso, Cláudia Lima Marques esclarece:

Se o Tratado ou lei retira, limita ou impõe a renúncia aos direitos que o sistema do CDC assegura ao consumidor, neste caso a aplicação do CDC é determinada pelo fato de ser o corpo de normas que assegura, segundo os novos parâmetros e valores orientadores, eficácia ao mandamento constitucional de proteção do consumidor. Assegura-se, em última análise, através da norma do art. 7.º do CDC, a aplicação da norma que mais favorece o consumidor.(1992)

Versando ainda no mesmo aspecto de normas conflitivas, tratando das antinomias entre elas e o CDC, verifica-se nas palavras de Alberto do Amaral Júnior:

Importa salientar, todavia, que ainda que se cogite na existência de conflito de normas, o critério da especialidade, normalmente utilizado para resolver a antinomia em questão, cede ante a clara intenção do legislador em sentido contrário. Na hipótese, com a edição do Código de Defesa do Consumidor, o objetivo visado foi submeter as relações de consumo à disciplina por ele instituída, excluindo a aplicabilidade das normas que não atendam, de maneira ampla, os interesses dos consumidores. É evidente o prejuízo que advém aos consumidores quando previamente se estabelece um teto para a reparação dos danos. Por esse motivo, o art. 6.º, V, do CDC consagrou o princípio da reparação efetiva, único capaz de tutelar adequadamente as expectativas de todos os lesados. É lícito concluir, portanto, que os limites indenizatórios constantes do Código Brasileiro de Aeronáutica não se aplicam às relações jurídicas de consumo. A regra, nesse caso, é a reparação integral dos prejuízos sofridos pelo consumidor. (JÚNIOR,1998,)

Dessa maneira, concluindo então, que aquilo que se objetiva, quando caracterizado a relação de consumo, prevalecerá as normas integrantes do sistema consumerista, ou seja, abarcadas no código específico, ou aquela que irá ser conivente em maior abrangência para com o direito do consumidor, conforme já citado acerca do art.7 do CDC, bem como o art. 5º, XXXII da Constituição de 1988.

### **3 IMPACTOS JURÍDICOS DO PRINCIPAL ACIDENTE AÉREO BRASILEIRO**

No ano de 2007, o voo 3054 da companhia aérea brasileira Tam, atualmente denominada Latam, partiria da capital sul riograndense, com destino ao Aeroporto de Congonhas, localizado na cidade de São Paulo e possuía carga máxima de passageiros, tripulantes e combustível. Infelizmente o sistema de frenagem da aeronave modelo A320-233, da fabricante europeia Airbus, falhou no momento de aterrissagem, culminando na colisão com um prédio, deixando todos ocupantes da aeronave mortos, além de 12 vítimas fatais em solo.

O exemplo citado acima foi retratado e classificado como a maior tragédia aérea no Brasil, e mesmo 14 anos terem se passado, todas as famílias não foram indenizadas, além de não haver uma punição e responsabilização concreta a respeito do raro ocorrido. É bem verdade que a companhia aérea foi punida judicialmente, entretanto, a fabricante Airbus, entrou em acordo extrajudicial com as famílias, estipulando depois de um longo período de tempo, o valor indenizatório a ser pago.

Na tragédia de Congonhas, foi constatado na perícia, defeito mecânico da aeronave, indicando, sob aspectos lógicos, que não haveria imperícia dos pilotos e sim falha do fabricante, sendo levado em conta o alto nível de automação da aeronave, que acabou por não sinalizar aos pilotos, algumas medidas que se revelavam necessárias.

Por conta disso, trabalhando sobre a norma mais benéfica para os familiares das centenas de vítimas, considerando que as vítimas fatais em solo também são consideradas consumidoras, visto que a doutrina convencionou chamar de consumidor por equiparação ou *bystander*, que pode ser exemplificado da seguinte forma pela doutrina:

A doutrina denomina o terceiro de *bystander*. O terceiro ou *bystander*, na terminologia norte-americana, é a pessoa que não detém a coisa para si. Como exemplo, cabe recordar acidente aéreo, diante do qual as vítimas que estavam no solo podem, embora não tenham comprado a passagem aérea, se basear em toda a disciplina do Código de Defesa do Consumidor para proteger seus direitos. (2014, p.123)

Ou seja, mesmo não estando na direta relação de consumo, sendo atingido pelo evento danoso, será considerado consumidor nos moldes dos arts. 2º, parágrafo único, 17 e 29 do CDC.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final. **Parágrafo único.** Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

Art. 17 Para os efeitos desta Seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento.

Art. 29. Para os fins deste Capítulo e do seguinte, equiparam-se aos consumidores todas as pessoas determináveis ou não, expostas às práticas nele previstas.(BRASIL, 1990)

Por terem sido vítimas do evento , e considerando a responsabilidade da fabricante, é plausível cobrar juridicamente a indenização por parte da fabricante. Tal indenização, que não deverá se limitar para aquilo acordado extrajudicialmente, mas sim no intuito de amparar, corresponder frente a gigante indústria de fabricação de aeronave.

#### **4 OUTROS FUNDAMENTOS JURIDICOS QUE AMPARAM A RESPONSABILIZAÇÃO POR ACIDENTES AÉREOS**

A lei deve estar de acordo com a sociedade e seus avanços, necessitando amparar a vítima ou a família, de danos causados por acidentes aéreos, em sua integralidade, seguindo a responsabilidade civil objetiva. Além dos campos normativos já citados, é importante trazer ainda mais normas, a fim de satisfazer as demandas e lacunas expostas pelos mais diversos problemas.

Seguindo o art. 26 da Convenção de Montreal de 1948, a qual o Brasil integrou como estado membro, diz que:

Art.26. No caso em que uma aeronave de um Estado contratante, acarretando morte ou ferimentos graves, ou indicando sérios defeitos técnicos na aeronave ou nas facilidades de navegação aérea, os Estados onde tiver ocorrido o acidente procederá a um inquérito sobre as circunstâncias que provocarão o acidente, de conformidade,

dentro do permissível por suas próprias leis com o procedimento que possa ser recomendado nas circunstâncias pela Organização Internacional de Aviação Civil. Será oferecido ao Estado de registro da aeronave a oportunidade de designar observadores para assistirem as investigações, e o Estado onde se esteja processando o inquérito transmitirá ao outro Estado as informações e conclusões apuradas.

Por conta disso, o judiciário brasileiro pode utilizar de suas próprias leis para julgar de forma devida o fato em questão. Além disso, o artigo 22 da Constituição da República, relata em seu 1º inciso, que é competência da União legislar sobre direito aeronáutico. Então, recorrendo a várias leis a fim de analisar de maneira ágil e respeitando não só o que está em vigor no país, mas também os cidadãos, em especial os usuários do serviço aéreo, o judiciário deverá ser eficaz a fim de punir devidamente todos responsáveis e para prevenir novas tragédias.

Pode-se recorrer inclusive à Lei Nº 12.970, de 8 de maio de 2014, que versa exatamente sobre isso, quando em seu texto, no artigo 86, assegura que:

Art.86. A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por objetivo único a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional.

A luz de tudo já falado e contemplado, baseando-se em fatos, é preciso haver pós perícia, a atribuição da adequada responsabilidade decorrente do acidente de consumo, promovendo a correspondente condenação do fabricante do avião, com atenção para o art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, exaltando a responsabilidade do fornecedor, independente de culpa, por danos causados em decorrência dos defeitos na prestação de serviço. Para corroborar o argumento mencionado, o artigo 87 da Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, indica de forma clara e incisiva:

Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho tem por finalidade estudar como se dá a responsabilização do transportador e do fabricante na aviação civil brasileira. Inicialmente buscou difundir os sistemas de responsabilidade civil, encontrando o mais adequado para trabalhar o assunto abordado, após, apontou as antinomias entre os mais diversos tipos de normas acerca da aviação civil, apresentando jurisprudência e doutrinas. Por fim, pretende indicar o caminho a ser seguido, para não haver impunidade de uma parte importante, mas quase nunca lembrada em eventos trágicos aéreos, o fabricante da aeronave.

A segurança do transporte aéreo é tema que enseja preocupações no universo jurídico. Mesmo diante dos inegáveis padrões de segurança alcançados, trata-se do sistema de transporte que, assim como qualquer outro, não está imune à acidentes e outros imprevistos que merecem especial cuidado em razão dos grandes riscos e consequentes impactos que acarretam para sociedade.

Mesmo diante das antinomias aparentes que surgiram com o advento do Código de Defesa do Consumidor, em face das previsões contidas nas Convenções das quais o país figurou como signatário, mostrou-se indubitável que é preciso seguir aquilo que mais for benéfico à vítima.

Com a responsabilidade civil evoluindo a cada dia para alcançar à reparação integral dos danos, atendendo à cláusula geral constitucional para a tutela da dignidade da pessoa humana, torna-se imprescindível, para maior segurança jurídica dos usuários do transporte aéreo, à imputação das sanções administrativas e responsabilidade civil correspondente.

Logo, com base em tudo o que foi exposto, é indicado o melhor caminho para que o Judiciário possa alcançar a defesa do consumidor por meio do cumprimento das previsões do nosso ordenamento, especificamente no que tange o transporte aéreo.

Tal caminho deve seguir sobretudo as previsões do Código de Defesa do Consumidor, por atender de forma ampla, sem limites indenizatórios, contrariando aquilo abordado em algumas Convenções. Além disso, mostrou-se imprescindível, a partir da constatação pericial, a responsabilização do fabricante da aeronave, no intuito de corresponder às pretensões indenizatórias da vítima, amparada pelas normas vigentes no País.

## REFERÊNCIAS

ALVIM, Agostinho. **Da Inexecução das Obrigações e suas Consequências**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1972.

ARIOSI, Mariangela. **Conflitos entre tratados internacionais e leis internas: o judiciário brasileiro e a nova ordem internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 2000. P 61.

BESSA, Leonardo Roscoe; MOURA, Walter José Faiad. **Manual de direito do consumidor**. 4. ed. Brasília : Escola Nacional de Defesa do Consumidor, 2014.

BRASIL. **Código de defesa do consumidor**. Lei 8.078 de 11/09/90. Brasília, Diário Oficial da União, 1990

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 23 de abr 2021

BRASIL. Lei nº7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. **Diário Oficial da União**, Brasília, 19 de dezembro de 1986. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/D21713.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm)>. Acesso em: 23 de abr 2021.

BRASIL. Lei nº12.970, de 8 de maio de 2014. Dispõe sobre as investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **Diário Oficial da União**, Brasília, 8 de maio de 2014. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ Ato2011-2014/2014/Lei/L12970.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2011-2014/2014/Lei/L12970.htm)>. Acesso em: 23 de mai 2021.

CAVALCANTI, André Uchôa. **Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo: Tratados Internacionais, Leis Especiais e Código de Proteção e Defesa do Consumidor**. 1.ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

CUNHA, Ricarlos Almagro. **Direitos fundamentais e mundo da vida**. Revista de Direitos e Garantias Fundamentais (FDV), v. 8, p. 115-133, 2010.

DUQUE, Bruna Lyra. **A revisão contratual no Código Civil e no Código de Defesa do Consumidor**. In: Âmbito jurídico, Set 2007. Disponível em <<https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-45/a-revisao-contratual-no-codigo-civil-e-no-codigo-de-defesa-do-consumidor/>>. Acesso em: 23 de abr 2021

FILHO, Sergio Cavaliere. **Programa de responsabilidade civil**, 7ª edição, p. 16. São Paulo : Atlas, 2007

JUNÍOR, Alberto do Amaral. **A invalidade das cláusulas limitativas de responsabilidade nos contratos de transporte aéreo**. Artigo em formato PDF. 1998. Revista dos Tribunais Online. Disponível em: <[www.rtonline.com.br](http://www.rtonline.com.br)>. Acesso em: 20 maio. 2021.

LUNARDI, Fabrício Castagna. **A hermenêutica dos direitos fundamentais à luz do pós-positivismo e do neoconstitucionalismo..** Revista de Direitos e Garantias Fundamentais(FDV), p. 59, 2013.

MARQUES, Cláudia Lima. **A responsabilidade do transportador aéreo pelo fato do serviço e o Código de Defesa do Consumidor - Antinomia entre norma do CDC e de leis especiais**. Artigo em formato PDF. 1992. Revista dos Tribunais Online. Disponível em: <[www.rtonline.com.br](http://www.rtonline.com.br)>. Acesso em: 15 maio. 2021

MORAES, Alexandre de. **Direito constitucional**. 17.ed. São Paulo: Atlas, 2005.

NUNES, Rizzatto. **Curso de Direito do Consumidor**. 4ª Edição. Editora Saraiva: São Paulo. 2009. Página 181.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil**. Nova edição. Volume 4. Responsabilidade Civil. Editora Atlas: São Paulo. 2009. Página 243.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil: Obrigações e Responsabilidade Civil**. 20ª. Ed. São Paulo: Atlas 2020.

PEDRA, Adriano Sant'Ana. **A Constituição Viva: poder constituinte permanente e cláusulas pétreas na democracia participativa**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2012.

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência**. 7 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

TAVARES, André Ramos. **Curso de direito constitucional**. 7.ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

