

FACULDADE DE DIREITO DE VITÓRIA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

BEATRIZ GOMES AMORIM RAMALHO

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO EM REGIME DE  
*CODESHARE***

VITÓRIA/ES

2025

BEATRIZ GOMES AMORIM RAMALHO

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO EM REGIME DE  
*CODESHARE***

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Graduação em Direito da Faculdade de Direito de Vitória, como requisito parcial para aprovação na disciplina Projeto de Conclusão de Curso.  
Orientadora: Ivana Bonesi Rodrigues Lellis.

VITÓRIA/ES

2025

BEATRIZ GOMES AMORIM RAMALHO

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO EM REGIME DE  
*CODESHARE***

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Graduação em Direito da Faculdade de Direito de Vitória, como requisito parcial para aprovação na disciplina Projeto de Conclusão de Curso.  
Orientadora: Ivana Bonesi Rodrigues Lellis.

Aprovado em \_\_/\_\_/\_\_\_\_

COMISSÃO EXAMINADORA

---

Profa. Dra. Ivana Bonesi Rodrigues Lellis.  
Faculdade de Direito de Vitória  
Orientadora

---

Prof. Dr. ...  
Faculdade de Direito de Vitória

---

Prof. Dr...  
Nome da instituição

## AGRADECIMENTOS

A conclusão deste trabalho representa não apenas o encerramento de uma etapa acadêmica, mas também a soma de aprendizados, desafios superados e, principalmente, do apoio incondicional de pessoas que estiveram ao meu lado durante toda essa jornada.

À minha orientadora, Ivana Bonesi Rodrigues Lellis, expresso minha profunda gratidão pela orientação atenta, pela generosidade em compartilhar seu conhecimento e pelo comprometimento constante que foram fundamentais para a construção deste trabalho.

À minha família, agradeço por serem minha base, por todo o amor, incentivo e apoio que me impulsionaram a seguir em frente.

Ao meu namorado, Arthur, meu companheiro de todas as horas, agradeço por sua presença constante, pelas palavras de encorajamento e por acreditar em mim.

A cada um de vocês, meu sincero e emocionado muito obrigada.

## RESUMO

O presente trabalho de conclusão de curso propõe uma análise de como a responsabilidade civil se manifesta no transporte aéreo em regime de *codeshare*, à luz do ordenamento jurídico brasileiro e das convenções internacionais, com ênfase na proteção do consumidor. O estudo parte da compreensão do contrato de transporte aéreo como relação de consumo, submetido aos princípios do Código de Defesa do Consumidor, como a boa-fé objetiva, a hipossuficiência do consumidor e a reparação integral do dano. Nesse contexto, examina-se a responsabilidade objetiva das companhias aéreas, que é independente de culpa e decorre da teoria do risco do empreendimento. Diante disso, o regime de *codeshare* — amplamente adotado no setor aéreo — permite que companhias compartilhem operações e comercialização de voos, o que levanta questionamentos sobre a solidariedade na reparação civil em casos de acidentes. A análise jurídica recai sobre o caso concreto do acidente da Voepass, ocorrido em 2024, que expôs lacunas na informação ao consumidor e impulsionou o debate sobre a corresponsabilidade entre a companhia operadora e a vendedora das passagens. Assim, a partir da jurisprudência brasileira, especialmente do Superior Tribunal de Justiça, constata-se a consolidação da jurisprudência sobre a solidariedade entre as companhias em *codeshare* ser justificável, sendo a empresa contratada responsável pelos danos, mesmo que não tenha operado diretamente o voo. Tal posicionamento decorre da aplicação da função social do contrato, da teoria da aparência e da necessidade de preservar a confiança legítima do consumidor. A pesquisa conclui pela adequação do ordenamento jurídico brasileiro em assegurar proteção efetiva ao passageiro, reafirmando o compromisso constitucional com a dignidade da pessoa humana.

**Palavras-chave:** Responsabilidade Civil; Transporte Aéreo; Codeshare; Proteção ao Consumidor; Boa-fé Objetiva.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AC – Apelação Cível

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

ARAÚJO – Juliana Sampaio de Araújo (autora citada)

CDC – Código de Defesa do Consumidor

CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

CERNI – Comissão de Estudos sobre Navegação Aérea

CF – Constituição Federal

CINA – Convenção Internacional de Navegação Aérea

CJ – Câmara de Julgamento

DAC – Departamento de Aviação Civil

INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

IAC – Instituto de Aviação Civil

ICAO – International Civil Aviation Organization (Organização da Aviação Civil Internacional – OACI)

IFI – Instituto de Fomento e Coordenação Industrial

JusBRASIL – Plataforma jurídica (citada como fonte de jurisprudência)

OACI – Organização da Aviação Civil Internacional

REsp – Recurso Especial

STF – Supremo Tribunal Federal

STJ – Superior Tribunal de Justiça

TJ-SP – Tribunal de Justiça de São Paulo

Voepass – Nome comercial da companhia aérea (Voepass Linhas Aéreas)

.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>2. O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO COMO RELAÇÃO DE CONSUMO .....</b>	<b>11</b>
2.1 A INTERDISCIPLINARIDADE NO DIREITO AERONÁUTICO .....	14
2.2 O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE ACORDO COM O CÓDIGO CIVIL E CDC .....	16
<b>2.2.1 A regulação do transporte aéreo pela ANAC .....</b>	<b>18</b>
<b>3. RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO .....</b>	<b>19</b>
3.1 RESPONSABILIDADE CIVIL DAS COMPANHIAS AÉREAS EM CASO DE ACIDENTES .....	21
3.2 LIMITES DA EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE E A PROTEÇÃO DO PASSAGEIRO .....	24
3.3 CASO FORTUITO E FORÇA MAIOR .....	26
<b>3.3.1 Acordos entre companhias aéreas e <i>codeshare</i> .....</b>	<b>28</b>
<b>4. O CASO VOEPASS E A SOLIDARIEDADE NO <i>CODESHARE</i> .....</b>	<b>30</b>
4.1 ACIDENTE AÉREO DA VOEPASS .....	30
4.2 DESDOBRAMENTO DO ACIDENTE NO CAMPO DA RESPONSABILIDADE CIVIL .....	31
4.3 SITUAÇÕES RELACIONADAS A OUTROS ACIDENTES ENVOLVENDO <i>CODESHARE</i> E JURISPRUDÊNCIAS .....	33
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>36</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>39</b>

## 1. INTRODUÇÃO

A intensificação dos voos internacionais e domésticos, aliada ao fortalecimento de grandes grupos empresariais de atuação global, gerou um ambiente de interdependência operacional no transporte aéreo, impondo novos desafios jurídicos, demandando soluções sofisticadas para os conflitos que dele surgem.

Dentro desse contexto, sobressai a prática do *codeshare*, pela qual empresas aéreas firmam acordos comerciais que permitem a comercialização de passagens sob o mesmo código, embora o voo seja efetivamente operado por apenas uma delas. Ainda que esse modelo traga benefícios, como aumento da oferta e maior comodidade para os passageiros, ele também levanta discussões relevantes no âmbito da responsabilidade civil, especialmente no que tange à correta identificação dos responsáveis em situações de falha na prestação do serviço.

A escassez de normas específicas para essa prática, somada à multiplicidade de entendimentos jurisprudenciais, evidencia a necessidade de aprofundamento na análise dos deveres e responsabilidades decorrentes desse tipo de contrato.

A importância do tema se acentuou recentemente com o acidente ocorrido em 09 de agosto de 2024, envolvendo aeronave da Voepass Linhas Aéreas na cidade de Vinhedo-SP, em operação conjunta com uma companhia aérea de maior porte. O episódio resultou em vítimas e reacendeu questionamentos sobre a extensão da responsabilidade das empresas que integram contratos de *codeshare*, deixando ainda mais claro o vácuo normativo existente no ordenamento brasileiro.

A partir dessa problemática, a presente pesquisa busca responder: qual o regime de responsabilização aplicável às empresas aéreas quando ocorrem acidentes em operações realizadas sob *codeshare*?

Parte-se da hipótese de que, estando presente uma relação de consumo, deve prevalecer a responsabilização solidária entre as empresas contratantes, à luz da teoria do risco do empreendimento, da boa-fé objetiva e da hipossuficiência do consumidor, pilares do Código de Defesa do Consumidor brasileiro.

O estudo, portanto, não se limita à reflexão acadêmica, mas propõe-se também a fornecer parâmetros jurídicos práticos e seguros para a análise de casos concretos. Essa análise é reforçada pela crescente consolidação, no âmbito da jurisprudência brasileira, de um entendimento protetivo em relação ao consumidor, especialmente no que se refere à prestação de serviços essenciais como o transporte aéreo. As decisões dos tribunais superiores apontam, de forma reiterada, para a adoção da responsabilidade solidária entre as companhias envolvidas nesse tipo de operação.

O objetivo geral consiste em examinar se existe, e em que medida, a responsabilidade civil das companhias aéreas em acidentes ocorridos sob contratos de codeshare, considerando tanto os parâmetros estabelecidos no ordenamento jurídico interno quanto os tratados internacionais ratificados pelo Brasil, além da interpretação conferida pela jurisprudência nacional.

A metodologia adotada é qualitativa, com foco em pesquisa bibliográfica e documental, envolvendo doutrina nacional e estrangeira, análise legislativa, convenções internacionais aplicáveis e julgados representativos, de forma a mapear os principais desafios e oferecer soluções jurídicas viáveis para as situações analisadas.

## 2. O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO COMO RELAÇÃO DE CONSUMO

O transporte aéreo e seus contratos são abarcados por relação de consumo, sendo o fornecedor deste serviço a companhia aérea, ao disponibilizar um serviço mediante remuneração, e o passageiro se enquadra como consumidor, na medida em que utiliza esse serviço como destinatário final, decorrente do fato de que o serviço contratado não se destina a qualquer atividade empresarial do passageiro, mas sim à satisfação de uma necessidade própria e pessoal, sendo plenamente aplicáveis as normas protetivas do CDC.

A empresa aérea se enquadra como fornecedora, enquanto oferece, de forma habitual e mediante remuneração, serviços de transporte aéreo de passageiros, de acordo com o artigo 3º do CDC, tratando-se, portanto, de uma típica relação de consumo, plenamente amparada pelo microsistema de Direito Consumerista, cuja aplicação se dá não apenas por força da legislação infraconstitucional, mas também frente à sua expressa ancoragem no texto constitucional (KLUSKA, 2016), não sendo mero discurso retórico o reconhecimento da defesa do consumidor como direito fundamental, mas sim uma imposição normativa de alta densidade.

A proteção do consumidor tem *status* de garantia fundamental (art. 5º, XXXII, Constituição Federal), vinculando o próprio Estado à adoção de medidas que assegurem esse direito. Já seu artigo 170, inciso V, dita que dentre os princípios estruturantes da ordem econômica é a defesa do consumidor, considerando-o hipossuficiente, reforçando que o desenvolvimento econômico no Brasil deve estar intrinsecamente alinhado com a proteção das partes mais vulneráveis nas relações de mercado.

Essa dupla proteção — tanto no rol dos direitos fundamentais quanto como princípio da ordem econômica — não apenas legitima, como impõe, a aplicação preferencial do CDC em situações nas quais seus dispositivos se mostrem mais favoráveis à parte hipossuficiente, mesmo diante de normas esparsas, convenções internacionais ou regramentos específicos que eventualmente estabeleçam disciplina diversa. Nesse sentido, sempre que houver conflito de normas (leis de hierarquia inferior, acordos internacionais incompatíveis e o CDC), deve prevalecer o diploma consumerista, em respeito à supremacia da Constituição e aos princípios constitucionais, que permeiam todo o ordenamento jurídico.

Esta perspectiva reflete um compromisso coletivo e estrutural do Estado brasileiro com a construção de um mercado que seja não apenas livre, mas também justo e equilibrado, ou seja, proteger o consumidor especialmente naquelas marcadas por flagrante assimetria informacional e técnica, como é o caso dos contratos de transporte aéreo.

O passageiro, geralmente leigo quanto às questões operacionais, técnicas e jurídicas que envolvem a aviação, se vê em posição de manifesta vulnerabilidade diante da complexidade dos serviços prestados pelas companhias aéreas, que detêm expertise, poder econômico e controle quase absoluto sobre a execução do contrato e dessa forma, os direitos fundamentais do consumidor não podem ser encarados como meras faculdades defensivas, acionáveis apenas em situações excepcionais. Pelo contrário, eles representam verdadeiro instrumento de efetivação dos valores constitucionais, funcionando como ferramenta indispensável na busca pela igualdade material nas relações de consumo.

O CDC, portanto, não é apenas um estatuto de proteção pontual, mas um mecanismo de correção de distorções estruturais no mercado, reafirmando o compromisso do ordenamento jurídico brasileiro com a centralidade do consumidor:

A função ambivalente e paradoxal dos direitos fundamentais está justamente na perspectiva contemporânea de que eles, ao mesmo tempo em que atuam como “trunfos em face de maiorias eventuais” e, ainda, como freio às eventuais arbitrariedades praticadas pelo próprio Estado, por outro lado esses direitos também reforçam a ideia da necessidade de manutenção desse ente soberano, ou seja, o Estado – ainda que abalado - se mantém fundamentado no discurso de sua importância para a afirmação dos direitos fundamentais. (MOREIRA, 2023, p. 08).

Diante desse panorama, resta consolidado que os dispositivos previstos no Código Civil, no Código Brasileiro de Aeronáutica e em tratados internacionais, como a Convenção de Varsóvia e suas posteriores atualizações, possuem aplicação meramente supletiva, sendo plenamente admitidos apenas quando não colidirem com as disposições do CDC.

Justamente, isto ocorre porque tais normas, embora específicas do setor aéreo ou de natureza civil, não possuem a mesma hierarquia normativa do CDC, devendo ser interpretadas de forma sistemática, harmônica e, sobretudo, sob a ótica da Constituição e do microssistema consumerista. Essa diretriz interpretativa tem repercussões práticas profundas, especialmente no que diz respeito às cláusulas limitativas de responsabilidade e às tentativas de tarifação prévia de danos é imperativo que se reconheça que tais limitações não podem ser vistas como

teto indenizatório absoluto, mas sim como patamares mínimos de reparação, sujeitos à análise concreta dos prejuízos sofridos pelo consumidor.

Decorrente da aplicação do princípio da reparação integral, consagrado no artigo 6º, inciso VI, do CDC, segundo o qual a vítima tem direito à recomposição total dos danos (sejam eles materiais ou morais), de modo a colocá-la, na medida do possível, na situação anterior ao evento danoso.

Tal reconhecimento assegura ao passageiro o acesso a um conjunto robusto de garantias fundamentais, entre as quais se destacam o direito à informação clara, adequada e precisa; o direito à segurança contra riscos decorrentes da prestação defeituosa do serviço; o direito à prevenção de danos; e, ainda, a responsabilização objetiva do fornecedor, independentemente da apuração da culpa, sendo suficiente que o defeito na prestação do serviço e do nexo de causalidade com o dano estejam demonstrados.

Também ganha relevo a inversão do ônus da prova (art. 6º, VIII, do CDC): trata-se de instrumento processual de indiscutível importância, uma vez que permite equilibrar a balança processual, deslocando para a companhia aérea, que detém superioridade técnica, documental e informacional, o dever de demonstrar a ausência de falha na prestação do serviço ou a ocorrência de excludentes de responsabilidade.

Estas, por sua vez, possuem caráter excepcional e, segundo entendimento consolidado na doutrina e na jurisprudência, devem ser comprovadas cabalmente pela fornecedora, não podendo ser presumidas, portanto, tentativas de limitar, reduzir ou excluir a responsabilidade da transportadora, seja por meio de cláusulas contratuais, seja por invocação de normas internacionais ou setoriais, encontram barreira intransponível no ordenamento jurídico brasileiro, que coloca a dignidade do consumidor no centro da proteção jurídica.

Essa proteção não apenas reflete uma opção legislativa, mas traduz um compromisso constitucional com a efetivação dos direitos fundamentais nas relações de consumo, especialmente naquelas em que a assimetria entre as partes é evidente, como ocorre no transporte aéreo de passageiros.

A prevalência das normas consumeristas sobre qualquer disposição restritiva constante em diplomas internacionais ou setoriais reafirma não só a supremacia da Constituição no ordenamento jurídico brasileiro, mas também o compromisso do Estado com a proteção da parte mais vulnerável na dinâmica econômica, promovendo equilíbrio, justiça e efetiva tutela dos direitos dos consumidores.

## 2.1 A INTERDISCIPLINARIDADE NO DIREITO AERONÁUTICO

O Direito Aéreo possui como característica fundamental a interdisciplinaridade, sendo um exemplo disso a aplicação do CDC ou da Convenção de Montreal, dependendo se o voo é internacional ou doméstico (BENJAMIN, 2015, p. 24).

O desenvolvimento do Direito Aeronáutico exigiu a criação de diversas Convenções Internacionais, essenciais para a normatização e padronização da atividade aérea e dentre os tratados mais relevantes, destacam-se a Convenção de Havana (1928), a Convenção de Paris (1919), a Convenção de Varsóvia (1929), a Convenção de Chicago (1944), a Convenção de Roma (1933) e a Convenção de Tóquio (1963), cada uma com contribuições significativas para a regulação do setor (CASELLA, 2022, p. 121).

A Convenção de Paris, realizada na capital francesa, representou um marco inicial para a construção de um ordenamento jurídico voltado à aviação civil global, tendo o seu principal desdobramento foi a criação da Convenção Internacional de Navegação Aérea (CINA), que estabeleceu princípios fundamentais para a futura estruturação das rotas aéreas (BENJAMIN, 2015, p. 25-6). Além disso, esse tratado incentivou o debate sobre os benefícios e riscos da navegação aérea, ressaltando a importância da estabilidade internacional para o crescimento sustentável da aviação.

Aconteceu em 1929 a Convenção de Varsóvia, tendo como principal objetivo regulamentar questões fundamentais para os usuários do transporte aéreo, especialmente no que se refere às passagens e ao transporte de bagagens. O bilhete aéreo foi definido, na ocasião, como um contrato formal entre a companhia aérea e o passageiro, estabelecendo direitos e deveres de ambas as partes (MEINTANIS, 2022, p. 12).

No caso das bagagens, a convenção consolidou a relação de pertencimento entre a mala despachada e seu proprietário, além de impor às companhias aéreas a responsabilidade civil pelo transporte seguro, incluindo a obrigação de reparação em casos de danos, extravio ou perda, logo, essa essa padronização ampliou a previsibilidade nas relações jurídicas entre passageiros e empresas, fortalecendo a confiança no setor aéreo e incentivando seu crescimento.

No fim da II Guerra Mundial, aconteceu a Convenção de Chicago, período em que o excedente de aeronaves e peças exigia a elaboração de normas estruturantes para a aviação civil global, culminando na fundação de um organismo internacional voltado à coordenação e padronização da atividade aérea e na assinatura de 18 anexos técnicos que normatizaram diversas áreas da aviação, abrangendo desde licenciamento de pessoal até segurança operacional (MEINTANIS, 2022, p. 14).

Atualmente, os anexos totalizam 19, consolidando um conjunto abrangente de regulamentações essenciais para a padronização e segurança da aviação civil mundial. A Convenção de Varsóvia (ratificada no Brasil em 2006) substituiu a de Montreal em 1999, passando a regular os voos internacionais, enquanto os voos domésticos são regidos pelo Código Brasileiro de Aeronáutica. No entanto, ambos os tipos de voo, por serem serviços públicos, estão sujeitos à Constituição Federal e ao CDC. Note-se que tratados internacionais, exceto os que envolvem direitos humanos, têm a mesma hierarquia de leis ordinárias (AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, 2016).

## 2.2 O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE ACORDO COM O CÓDIGO CIVIL E CDC

Como supracitado, o CDC tem respaldo constitucional em dois momentos do texto: art. 5º, XXXII, e 170, V, o que garante a proteção do consumidor como princípio fundamental e sua criação trouxe um microssistema normativo próprio, agregando disposições protetivas que complementam outros diplomas legais.

Com o Código Civil de 2002, tornou-se essencial interpretar as normas do CDC sob a ótica da teoria do diálogo das fontes, concebida na Alemanha por Erik Jayme e introduzida no Brasil pela professora Claudia Lima Marques (MARQUES, 2019, *online*), que sustenta que as

normas jurídicas, ainda que pertencentes a diferentes ordenamentos, não se excluem, mas se complementam, reforçando a proteção ao consumidor.

O artigo 7º do CDC expressa essa perspectiva ao estabelecer que os direitos previstos no código não eliminam outros previstos em tratados internacionais, legislação ordinária, regulamentos administrativos ou princípios jurídicos como analogia, costumes e equidade e no contexto do pluralismo jurídico contemporâneo, a coexistência de múltiplas normativas — como o Código Civil, a Constituição Federal, o CDC e tratados internacionais — demanda uma interpretação coordenada.

Entre os princípios basilares do direito consumerista destacam-se a desigualdade técnica do consumidor, o dever de lealdade contratual, o direito à informação clara e completa, a vedação de disposições abusivas e a garantia de compensação integral pelos danos sofridos, incompatíveis com a limitação a responsabilidade do transportador aéreo, a qual dá-se por normas específicas.

Sempre invocada pelo escopo do art. 6º, VI, do CDC, que consagra a reparação integral do dano, é fornecida ao consumidor a prevenção e reparação de todos os danos, incluindo os patrimoniais e morais, coletivos ou coletivos, desta forma, a quem gerou o dano cabe repará-lo, ainda que sem nexos com culpa.

Reforçando esse entendimento, o Enunciado nº 550 do Conselho da Justiça Federal, na VI Jornada de Direito Civil (BRASIL, 2013, p. 101), decide que a indenização por danos morais não deve ser limitada por valores fixos, devendo esse princípio ser aplicado diretamente às relações de consumo no transporte aéreo.

Além disso, o CDC trouxe uma mudança significativa ao ordenamento jurídico brasileiro, estabelecendo um sistema aberto baseado em princípios que orientam as relações de consumo (KLUSKA, 2016).

A teoria do risco do negócio também abre possibilidades para que exista a obrigação de indenizar com base na responsabilidade objetiva: alguém que exerce uma atividade deve responder pelos riscos do negócio. O diploma disciplina o contrato de transporte, a partir do art. 730, enquanto que o art. 927, parágrafo único, impõe a responsabilidade objetiva à

atividade que apresenta risco e, no contrato de transporte aéreo, o art. 734 impõe que essa responsabilidade objetiva se aplica ao transportador (referente tanto a bagagens quanto aos passageiros). A exceção é apenas em caso de força maior.

Além disso, o artigo 738, parágrafo único, prevê que, se o dano for consequência da inobservância de normas e instruções pelo passageiro, a indenização poderá ser reduzida conforme o grau de culpa da vítima.

Dessa forma, quando comprovado que a vítima contribuiu para o dano, a indenização pode ser reduzida de forma equitativa - no entanto, o Código de Defesa do Consumidor não prevê a culpa concorrente.

O artigo 927, parágrafo único, do Código Civil estabelece que, em atividades que, pela sua própria natureza, geram riscos à coletividade, aplica-se a responsabilidade objetiva. No contexto do transporte aéreo, esse entendimento se mostra perfeitamente aplicável, dado o risco inerente à atividade, independentemente da frequência de acidentes (BENJAMIN, 2015, p. 27).

O Decreto nº 5.910/2006, que incorporou a Convenção de Montreal ao direito brasileiro, adota um regime baseado na presunção de culpa, limitando a responsabilização objetiva do transportador aéreo, em contraposição ao que prevê tanto o Código de Defesa do Consumidor quanto o Código Civil (CASELLA, 2022, p. 126).

### **2.2.1 Regulação do transporte aéreo pela ANAC**

O DAC foi instituído no Brasil em 1931, por meio do Decreto nº 19.902, com a finalidade de planejar, coordenar e supervisionar as atividades relacionadas à aviação civil, tanto no setor público quanto no privado, estando vinculado inicialmente ao Ministério da Aviação e Obras Públicas (MEINTANIS, 2022, p. 16).

Em 1941, a gestão do DAC foi transferida para o Ministério da Aeronáutica. Posteriormente, em 1969, a autarquia foi renomeada como Departamento de Aviação Civil. Sua trajetória culminou na criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 2006, quando o setor passou a ter uma regulação mais autônoma, desvinculada da estrutura militar, assegurando

autonomia administrativa e financeira (SILVA E SANTOS, 2009, p. 03). No que diz respeito à regulação e supervisão do setor aéreo brasileiro, destaca-se a criação da ANAC, conforme previsto na Lei Complementar nº 97, que instituiu o Ministério da Defesa, no entanto, sua efetivação ocorreu apenas em 2005, com a autorização do Senado Federal. A agência foi constituída como autarquia especial, dotada de independência administrativa, autonomia financeira e ausência de subordinação hierárquica, com dirigentes atuando em regime colegiado.

De acordo com as diretrizes do Governo, compete à ANAC exercer atividades de fiscalização, normatização e regulação da aviação civil no país, além de supervisionar as condições de infraestrutura aeroportuária, sempre buscando assegurar padrões elevados de segurança, qualidade e eficiência (AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, 2016).

A ANAC absorveu as tarefas que eram feitas pelo DAC, Instituto de Aviação Civil (IAC), Comissão de estudos sobre Navegação Aérea (CERNI) e Instituto Fomento e Coordenação Industrial (IFI). Tem como principais metas criar regras para garantir a segurança do trabalho e ajudar um ambiente de competição no chá da aviação civil, além de checar se essas regras estão sendo seguidas - evitando acidentes - e melhorar os serviços no setor. Eles têm a tarefa de checar aviões, empresas, fábricas, reparos, campos, escolas e pessoas no trabalho da aviação civil, além de olhar como eles fazem seu trabalho. Então, mesmo com a mudança de deveres, o controle do tráfego aéreo ainda ficou por conta do Comando do Ar (ANAC, 2016).

Criada em 1972 pela Lei nº 5.862, a INFRAERO é uma empresa pública de administração indireta, vinculada ao Ministério da Defesa, responsável pela gestão e desenvolvimento dos principais aeroportos brasileiros e pela infraestrutura aeroportuária nacional (AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, 2016).

Conforme Silva e Santos (2009, p. 04), a INFRAERO é responsável pela gestão dos principais aeroportos do país, desempenhando um papel estratégico na administração e no desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária nacional.

### 3. RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO

O avanço das relações comerciais no setor aéreo, impulsionado pela globalização e pela adoção de práticas como o compartilhamento de voos, evidencia fragilidades na proteção jurídica dos consumidores, que ficam suscetíveis a inseguranças quanto à responsabilização em casos de danos. Como analisam Bolzan de Moraes e Saraiva:

A erosão produzida pela globalização, em face das estruturas constitucionais e wesphaliana do Estado (...) proporciona a abertura de espaços de cooperação via constitucionalismo como modelo jurídico global. (MORAIS & SARAIVA, 2020, p. 265).

Esse contexto evidencia a importância de uma interpretação constitucional capaz de assegurar, inclusive em operações internacionais, a efetividade dos direitos fundamentais do consumidor, como a segurança, a informação e a reparação integral de eventuais danos. O contrato de transporte aéreo estabelece um vínculo entre transportador e passageiro, sendo regulado pelo Código Civil, haja vista que se trata de um acordo em que o transportador se compromete à prestação do serviço de transporte aéreo pressupõe a obrigação da companhia de conduzir o passageiro, bem como sua bagagem, de um ponto de partida até o destino contratado, mediante pagamento previamente acordado.

Como em qualquer contrato, há responsabilidades recíprocas, especialmente quanto aos riscos inerentes à atividade e no transporte aéreo, aplica-se a teoria do risco, o que implica responsabilidade objetiva da transportadora e das empresas do setor. Assim, em caso de desastre aéreo, a companhia deve indenizar as vítimas independentemente da comprovação de culpa, mas caso consiga demonstrar a responsabilidade de terceiros, poderá exercer o direito de regresso contra os causadores do dano.

A regulamentação do tráfego aéreo varia conforme a abrangência do voo: os internacionais são regidos pela Convenção de Varsóvia, enquanto os domésticos seguem o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86).

Há, contudo, uma divergência entre esses diplomas, pois, enquanto a legislação brasileira adota a responsabilidade objetiva, a Convenção de Varsóvia, em seu artigo 20, estabelece a responsabilidade subjetiva, permitindo que o transportador se isente de culpa ao comprovar a adoção de todas as medidas preventivas possíveis.

A controvérsia em torno da aplicação das Convenções de Varsóvia e de Montreal no Brasil decorre da incompatibilidade de alguns de seus dispositivos com a Constituição Federal, residindo o cerne do debate na limitação da responsabilidade indenizatória imposta por esses tratados, que contraria o princípio da reparação integral do dano, amplamente consagrado pelo ordenamento jurídico brasileiro (PEREIRA, 2020, p. 31). A Constituição, ao garantir a defesa do consumidor como direito fundamental (art. 5º, XXXII), estabelece um compromisso com a reparação plena dos danos sofridos, sendo reforçado pelo Código de Defesa do Consumidor e pelo artigo 944 do Código Civil, que determina que a indenização deve ser proporcional à extensão do dano.

Assim, qualquer restrição prévia à compensação do prejuízo, como preveem as Convenções, colide com a lógica constitucional e infraconstitucional brasileira e, nesse sentido, a doutrina majoritária sustenta que a limitação indenizatória prevista nos tratados internacionais não foi recepcionada pelo ordenamento jurídico nacional (PEREIRA, 2020, p. 32).

Isso ocorre porque, ao impor um teto indenizatório, essas normas desconsideram a individualização do dano e reduzem a proteção conferida ao consumidor, contrariando não apenas o princípio da reparação integral, mas também a dignidade da pessoa humana e a inafastabilidade da jurisdição (PEREIRA, 2020, p. 32).

### 3.1 RESPONSABILIDADE CIVIL DAS COMPANHIAS AÉREAS EM CASO DE ACIDENTES

Ao se tratar da responsabilidade civil nas relações de consumo oriundas do transporte aéreo, é necessário reconhecer que essas relações estão inseridas em um contexto de hipossuficiência do passageiro diante das companhias aéreas, especialmente quando envolvem acordos complexos como o *codeshare*. Como destaca Guimarães:

A defesa do consumidor como direito humano ou direito fundamental de terceira dimensão exige uma atuação positiva do Estado [...]. Por se tratar de direito subjetivo público geral, não só de proteção contra as atuações do Estado [...] mas de atuação positiva [...] de promoção do Estado em favor dos consumidores. (GUIMARÃES, 2009, p. 28).

O Brasil ratificou o entendimento de que o risco de acidentes é inerente ao contrato de transporte aéreo, fundamentando-se na teoria do risco, assim, eventual desastre aéreo

configura responsabilidade objetiva da transportadora, conforme dispõe o artigo 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica (KLUSKA, 2016).

De acordo com esse dispositivo, a empresa responde por danos decorrentes de morte ou lesão de passageiros durante o transporte, bem como por atrasos no voo - no entanto, há exceções: a companhia não será responsabilizada se a morte ou lesão resultar exclusivamente do estado de saúde do passageiro ou de sua própria culpa, assim como nos casos de atraso por força maior ou determinação comprovada de autoridade aeronáutica.

Além disso, a responsabilidade do transportador se estende aos tripulantes, diretores e empregados a bordo, bem como a passageiros que viajem gratuitamente por cortesia, sem prejuízo de eventuais indenizações trabalhistas.

A Constituição do Brasil de 1988 começou uma nova era de democracia no país, firmando direitos básicos e ajudando a união social, apoiando o importante do grupo sobre o único, mostrando princípios como a honra da pessoa humana, o valor social do trabalho, a liberdade para negociar e a igualdade real.

Além disso, incorporou a proteção do consumidor como garantia constitucional e no que se refere ao transporte aéreo, a Constituição, em seu artigo 21, XII, c, estabelece que sua prestação ocorre por concessão de serviço público, enquanto o artigo 178 determina que a legislação específica disciplinará o setor, observando acordos internacionais firmados pela União (BENJAMIN, 2015, p. 23). A Constituição também trouxe avanços na responsabilidade civil, determinando, no artigo 37, § 6º, a responsabilidade objetiva do Estado, aliás, nos incisos V e X do artigo 5º, garantiu proteção contra danos morais, materiais e à imagem (CASELLA, 2022, p. 123).

O transporte aéreo, por sua relevância estratégica, é uma prestação de serviço caracterizada como obrigação de resultado, ou seja, sua execução implica a garantia do cumprimento do contrato mediante remuneração.

Seja de cargas ou de passageiros, o transporte aéreo exige a prestação de um serviço eficiente, seguro e ágil e, diante disso, tornou-se necessária a criação de um microssistema normativo que norteasse as relações de consumo, resultando no Código de Defesa do Consumidor,

previsto constitucionalmente no artigo 5º, inciso XXXII, da Constituição Federal (MEINTANIS, 2022, p. 17).

Esse código estabelece a hipossuficiência do consumidor e impõe princípios como a boa-fé objetiva, a prestação de informações claras e a vedação de cláusulas abusivas, e no país os contratos de transporte aéreo inserem-se na relação de consumo, sendo regidos pelo CDC (ARAÚJO, 2017, p. 73).

Em contratos de transporte aéreo, especialmente em acordos de codeshare, o consumidor assume obrigações perante um fornecedor e frequentemente embarca com outro, sem saber com precisão quem é o efetivo prestador do serviço. Essa assimetria reforça a necessidade de proteção contratual.

Como destaca Machado (2021, p. 16), “o consumidor vulnerável, não apenas financeiramente, mas tecnicamente e quanto à informação, não está em condições de se equiparar com aquele que oferece o produto ou serviço”.

A regra, de acordo com o artigo 14 do Código Brasileiro de Aeronáutica, usa a responsabilidade objetiva do fornecedor de serviços, como mostra o artigo 14 do CDC. Isso quer dizer que a empresa paga mesmo sem culpa por erros ou prejuízos causados por seu serviço, incluindo danos errados ou poucos sobre como usar ou os riscos envolvidos (ARAÚJO, 2017, p. 75).

A obrigação do fornecedor só acabará se for mostrado que o defeito não existe ou a culpa é só do cliente ou de outras pessoas e nos casos de desastres aéreos, a aplicação do CDC é inquestionável, uma vez que há falha na prestação do serviço e se trata de uma relação contratual de consumo, além disso, a hipossuficiência do consumidor deve ser considerada.

Como concessionárias de serviço público, as companhias aéreas têm a obrigação de reparar danos decorrentes de falhas operacionais, independentemente de dolo ou culpa, conforme estabelecido no artigo 37 da Constituição Federal (ARAÚJO, 2017, p. 76).

A análise em questão trata da norma aplicável à responsabilidade civil no transporte aéreo, considerando a ratificação da Convenção de Varsóvia pelo Brasil e a supremacia das leis

internas, logo, para que o CDC seja aplicado, é essencial a configuração de uma relação jurídica de consumo, a qual pressupõe a existência de dois sujeitos: consumidor e fornecedor, vinculados pela aquisição de um produto ou pela prestação de um serviço.

Como o CDC foi incorporado ao ordenamento jurídico após a ratificação da Convenção de Varsóvia, entende-se que revogou disposições anteriores que lhe fossem incompatíveis, ou seja, a responsabilidade civil prevista no CDC estabelece que qualquer empresa atuante no mercado deve garantir a segurança, a saúde e a integridade dos consumidores ao oferecer produtos e serviços de qualidade (ARAÚJO, 2017, p. 79). Caso essas exigências não sejam cumpridas, surge a obrigação de reparar os danos causados por eventuais vícios ou defeitos, representando um dos aspectos mais relevantes da proteção ao consumidor, pois assegura o direito à reparação pelos prejuízos decorrentes de falhas na prestação de serviços ou na qualidade dos produtos oferecidos.

Antes da vigência do CDC, tais relações eram reguladas pelo Código Civil de 1916, que não possuía a mesma abordagem protetiva adotada posteriormente (ARAÚJO, 2017, p. 83).

No antigo Código Civil, a responsabilidade civil era regida pelo princípio da culpa (art. 159), adotando uma abordagem subjetiva, o que significava que, para que houvesse responsabilização por um dano, era necessário comprovar que o agente agiu com negligência, imprudência ou imperícia (SILVA, 2014, p. 125).

Assim, apenas aquele considerado culpado poderia ser responsabilizado, exigindo do lesado um esforço probatório significativo e com o crescimento das atividades coletivas e a dificuldade de identificar precisamente o autor do dano, o modelo tradicional tornou-se insuficiente para garantir a reparação dos prejuízos. Diante desse cenário, tornou-se essencial a adoção de um sistema mais eficaz, voltado à proteção da saúde e segurança do consumidor, além de facilitar sua defesa em situações de hipossuficiência (SILVA, 2014, p. 127).

### 3.2 LIMITES DA EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE E A PROTEÇÃO DO PASSAGEIRO

Há possibilidade de comprovação nas causas de excluir a responsabilidade do próprio fornecedor, mas, mesmo assim, não está isento dos chamados deveres laterais ou anexos -

esses deveres, fundamentados no princípio da boa-fé objetiva, não se vinculam diretamente às obrigações principais, mas asseguram o cumprimento do contrato, dividindo-se em deveres de proteção, lealdade e informação (SILVA, 2014, p. 130).

O dever de proteção visa prevenir danos à parte contratante, com base no princípio do *neminem laedere* e no transporte aéreo, isso inclui evitar danos ao passageiro ou ao seu patrimônio (KLUSKA, 2016, *online*).

O dever de lealdade exige uma atuação correta e cooperação entre as partes, como o cumprimento de horários pelos passageiros; já o dever de informação obriga o compartilhamento de dados relevantes, como atrasos de voo, justificativas e reacomodações, garantindo ao passageiro o direito à alimentação, acomodação e suporte, sendo o direito à informação crucial, pois permite ao passageiro exercer os demais direitos previstos, assegurando a qualidade e a adequação do serviço (SANTANA, 2019, p. 135).

Mesmo que seja identificada uma causa de exclusão de responsabilidade, o transportador ainda deve cumprir os deveres laterais ou anexos, cuja inobservância configura inadimplemento, o que não impede o passageiro de buscar indenização por danos sofridos, fundamentada no princípio constitucional da reparação integral.

A fundamentação da responsabilidade objetiva repousa na teoria do risco, segundo a qual quem se beneficia de determinada atividade deve assumir os prejuízos que dela possam resultar. Contudo, no Brasil, essa teoria é aplicada de maneira atenuada, permitindo, em certas situações, a exclusão da obrigação de indenizar (SANTANA, 2019, p. 18).

Em vez de se falar estritamente em excludentes de responsabilidade, doutrina e jurisprudência modernas preferem empregar a noção de não incidência, indicando que, em alguns casos, sequer se estabelece o dever de indenizar, por ausência de nexo de causalidade ou da própria configuração do defeito no serviço. Já o termo "excludentes" seria mais apropriado quando a responsabilidade já está caracterizada, mas acaba afastada por algum motivo e, ainda assim, "excludentes" será utilizado eventualmente, pois é um termo amplamente reconhecido.

O Código de Defesa do Consumidor estabelece que o fabricante, o construtor, o produtor ou o importador não responderão por danos quando conseguirem demonstrar que: (i) o produto não

foi colocado no mercado; (ii) o defeito não existe; ou (iii) o evento danoso decorre exclusivamente de conduta do consumidor ou de terceiro alheio à cadeia de fornecimento (BENJAMIN, 2015, p. 24). Além disso, eventos imprevisíveis, como caso fortuito e força maior, também podem ser considerados nesse contexto.

No transporte aéreo, por exemplo, a ideia de um produto que não foi colocado no mercado faz menos sentido, já que o foco está na prestação de serviços (CASELLA, 2022, p. 103). No entanto, a inexistência de defeito no serviço pode ser alegada, sendo que, nesse caso, o fornecedor precisa provar que a falha não existiu, já que a presunção inicial é de que o serviço deveria ser adequado ao consumidor.

Defeitos podem ocorrer tanto no serviço quanto na falta de informações adequadas, por exemplo, se os tripulantes não orientam corretamente sobre a acomodação de bagagens e danos ocorrem, a empresa será responsável. Caso não haja defeito, a empresa pode alegar a excludente, desde que a comprove.

Se, durante uma conexão, os agentes da empresa aérea não orientarem adequadamente os passageiros sobre a troca de aeronave, resultando na perda do voo, a empresa será responsável pelos danos, porém, se comprovar que prestou todas as orientações necessárias e os passageiros perderam a conexão por permanecerem na praça de alimentação, poderá alegar a excludente (MEINTANIS, 2022, p. 18).

### 3.3 CASO FORTUITO E FORÇA MAIOR

A exclusão da responsabilidade civil ocorre quando o nexo causal é interrompido por fatores como culpa exclusiva da vítima, fato de terceiro, caso fortuito, força maior ou, no âmbito contratual, cláusula de não indenizar (VENOSA, 2007, p. 40).

A vítima ter culpa única na situação isenta o dever de indenizar, pois afasta a relação de causalidade. Dessa forma, se ficar evidente que a vítima tendo sido a única responsável pelo dano, o suposto agente causador não pode ser responsabilizado e quando há culpa concorrente, a responsabilidade é dividida proporcionalmente entre vítima e causador do dano, podendo as frações de indenização ser desiguais conforme a gravidade da culpa de cada um (FIUZA, 2011, p. 87).

A legislação é clara ao estabelecer que apenas a culpa exclusiva da vítima exclui a obrigação de indenizar, não se aplicando essa mesma situação em casos de culpa concorrente, dentre as excludentes de responsabilidade civil, poucas geram tanto debate quanto o caso fortuito e a força maior (LOPES, 2001, p. 110).

De acordo com Maria Helena Diniz:

Na força maior conhece-se o motivo ou a causa que dá origem ao acontecimento, pois se trata de um fato da natureza, como, p. ex., um raio que provoca um incêndio, inundação que danifica produtos ou intercepta as vias de comunicação, impedindo a entrega da mercadoria prometida, ou um terremoto que ocasiona grandes prejuízos etc. Já no caso fortuito, o acidente que acarreta o dano advém de causa desconhecida, como o cabo elétrico aéreo que se rompe e cã sobre fios elétricos, causando incêndio, explosão de caldeira de usina, e provocando morte. (DINIZ, 2013, p. 356).

O fato de terceiro refere-se à possibilidade de um evento provocado por alguém alheio ao agente do dano e à vítima romper o nexo causal, excluindo a responsabilidade civil, sendo uma questão controversa nos tribunais brasileiros, e a ausência de um dispositivo legal expresso dificulta um entendimento uniforme.

Muitas decisões são tomadas com base na equidade, ainda que isso não seja explicitado, destacando Silvio de Sávio Venosa que, para excluir a responsabilidade, o fato de terceiro deve ser a única causa do dano, afastando qualquer concorrência do agente indigitado. Somente quando o evento for totalmente estranho à conduta deste é que o nexo causal será eliminado (VENOSA, 2007, p. 46).

A cláusula de não indenizar, por sua natureza, aplica-se exclusivamente à responsabilidade civil contratual, permitindo que as partes excluam o dever de indenizar nos casos de inadimplemento (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2007, p. 344).

A responsabilidade civil é dinâmica e tem se transformado ao longo do tempo, especialmente quanto ao dever de reparação: o Código de Defesa do Consumidor, por exemplo, estabelece hipóteses específicas que excluem a responsabilização pelo fato do produto ou serviço, cabendo ao fornecedor comprovar a ocorrência dessas circunstâncias.

Art. 12. (...)

§ 3º O fabricante, o construtor, o produtor ou importador só não será responsabilizado quando provar:

I - que não colocou o produto no mercado;

- II - que, embora haja colocado o produto no mercado, o defeito inexistente;
- III - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. (BRASIL, 1990).

As três situações que afastam a responsabilidade do fornecedor são: não disponibilização do produto no mercado, inexistência de vício ou defeito no serviço ou bem, e, ainda, quando o dano resulta unicamente de conduta do próprio consumidor ou de terceiro.

Na primeira hipótese, cabe ao fornecedor comprovar que o produto não foi disponibilizado ao público e uma vez colocado no mercado, ainda que para testes ou como amostra grátis, a exclusão de responsabilidade não incide neste caso. Na segunda hipótese, é essencial que o produto ou serviço apresente um defeito que tenha causado o dano ao consumidor. Se não há defeito, inexistente responsabilidade, mas o ônus da prova recai sobre o fornecedor, dada a hipossuficiência do consumidor.

A terceira hipótese decorre quando há culpa integral atribuída ao consumidor ou a um terceiro estranho à relação de consumo; essa excludente difere da culpa concorrente: enquanto a culpa exclusiva rompe o nexo causal e afasta a responsabilidade do fornecedor, na culpa concorrente a indenização pode ser atenuada, sendo repartida conforme o grau de contribuição para o dano.

Isso pode vir a excluir a conexão - nexo causal - entre o acidente e a atividade de quem figura como fornecedor, havendo divergência doutrinária sobre a distinção entre fortuito interno, ligado à própria atividade do fornecedor, e fortuito externo, que escapa ao seu controle e decorre de fatores alheios à prestação do serviço ou fabricação do produto. Em sentido diverso, Gagliano e Pamplona Filho (2007, p. 331) destacam que o fortuito externo, por estar fora da esfera de atuação do fornecedor e decorrer de fatos alheios à atividade econômica desempenhada, afasta sua responsabilização. Por sua vez, o fortuito interno, por estar relacionado aos riscos próprios do negócio, não exonera o fornecedor do dever de indenizar.

Dessa forma, o caso fortuito interno impõe o dever de reparação, enquanto o externo rompe o nexo causal e afasta a obrigação de indenizar.

### **3.3.1 Acordos entre companhias aéreas e *codeshare***

Os pactos entre firmas de um mesmo ramo podem ser tanto uma maneira eficaz de dividir riscos em lugares incertos quanto uma tática para melhorar custos, especialmente quando há ganhos em escala e escopo (MORSELLO, 2006, p. 189), mas tais pactos também podem facilitar práticas desleais permitindo o uso de poder de mercado e o ganho de lucros altos. No setor aéreo, a criação de laços entre empresas não é algo novo, seguindo o jeito mundial de abrir e relaxar regras que começou em 1978 (MORSELLO, 2006, p. 184).

A frequência desses acordos decorre das especificidades da indústria, cuja operação envolve múltiplas etapas complexas, como emissão de bilhetes, controle de tráfego aéreo, manuseio de bagagens e manutenção das aeronaves, além disso, as empresas diferem em aspectos como políticas tarifárias, composição da frota e grau de integração vertical na cadeia produtiva (KLUSKA, 2016). Um fator determinante para a consolidação de acordos é a segmentação das rotas operadas. Como nenhuma companhia atende a totalidade das rotas disponíveis, os passageiros frequentemente precisam combinar serviços de diferentes operadoras para completar suas viagens, o que impulsionou as primeiras colaborações em um mercado desregulado (MORSELLO, 2006, p. 249) - atualmente, as empresas do setor aéreo firmam acordos por múltiplos motivos, como aprimoramento da malha aérea, acesso estratégico a aeroportos, ampliação da oferta de serviços, descontinuação de rotas deficitárias e otimização do uso da frota (BENJAMIN, 2015, p. 25).

Além disso, tais parcerias possibilitam a mitigação de riscos decorrentes de oscilações na demanda e na oferta, contribuindo para a estabilidade operacional do setor (CASELLA, 2022, p. 120). No setor aéreo, empresas frequentemente recorrem à imunidade antitruste para legitimar acordos de cooperação, especialmente aqueles que envolvem precificação conjunta, sem que sejam considerados violações à ordem econômica, no entanto, essa imunidade não segue um padrão global, exigindo das autoridades reguladoras e de defesa da concorrência uma análise detalhada dos impactos de cada acordo, o que demanda recursos significativos (ICAO, 2013).

Entre os principais tipos de colaboração no setor, destacam-se os acordos de compartilhamento de assentos e *codeshare*, nos quais uma companhia aérea coloca seu código de voo em operações realizadas por outra.

Essa modalidade é limitada tanto em escopo geográfico (rotas específicas) quanto em duração, aliás, pode ser classificada como paralela, quando envolve concorrentes operando a mesma rota, ou complementar, quando facilita conexões entre trechos distintos.

Do ponto de vista do consumidor, o *codeshare* pode proporcionar benefícios como maior conveniência no planejamento da viagem, ampliação da frequência de voos e redução de transtornos logísticos, especialmente em conexões entre aeroportos centrais e regionais no modelo *hub-spoke*, entretanto, esses acordos também podem gerar impactos negativos, como redução da concorrência, aumento no preço das passagens e maior número de escalas, comprometendo o bem-estar do passageiro (MORSELLO, 2012, p. 36).

A literatura sobre o tema, especialmente desde a década de 1990, não apresenta consenso quanto aos efeitos do *codeshare* sobre o bem-estar social.

Entretanto, alguns aspectos de mercado podem ser analisados para compreender seu impacto na concentração do setor e na precificação ao consumidor, fatores essenciais para políticas de defesa da concorrência. Seguindo essa linha, foi demonstrado que *codeshares* regionais aumentam o número de passageiros em rotas complementares, mas reduzem essa demanda em rotas paralelas, indicando que a avaliação dos acordos deve considerar suas características específicas para evitar potenciais prejuízos à concorrência e ao consumidor.

## 4. O CASO VOEPASS E A SOLIDARIEDADE NO *CODESHARE*

### 4.1 ACIDENTE AÉREO DA VOEPASS

O acidente aéreo envolvendo *codeshare* de uma aeronave da Voepass ocorreu em 09 de agosto de 2024, com a queda de um ATR 72-500 (fabricado pela ATR Aircraft) em Vinhedo, no estado de São Paulo. O número de vítimas fatais chegou a 62.

A tragédia trouxe à tona à sociedade jurista o debate quanto à responsabilidade civil das companhias aéreas em casos de acidentes sob *codeshare* e, como visto no capítulo anterior, o *codeshare*, bastante comum neste meio, permite que empresas comercializem voos operados por outras, ampliando sua oferta sem a necessidade de operar diretamente todas as rotas. No entanto, esse modelo também implica responsabilidade solidária entre as empresas que participam da prestação do serviço, assim, tanto a transportadora efetiva quanto a vendedora da passagem podem ser responsabilizadas pelos danos sofridos pelos passageiros.

A apuração dos fatos relacionados ao acidente está sob responsabilidade do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), que classificou o evento como de alta gravidade e instaurou procedimento investigativo registrado sob o número A-2024/0004. Segundo informações oficiais do órgão (CENIPA, 2025, *online*), a aeronave envolvida tratava-se de um modelo ATR 72-500, matrícula PP-PTO, tendo o sinistro ocorrido na fase de aproximação para pouso no aeródromo situado em Vinhedo.

O relatório final ainda não foi publicado, e a investigação segue em andamento, com previsão de conclusão apenas após a análise dos laudos técnicos e dos fatores operacionais, meteorológicos e humanos. O CENIPA ressalta que seu objetivo é exclusivamente a prevenção de novos acidentes, não se confundindo com a apuração de responsabilidade civil ou penal, a qual pode ocorrer paralelamente pelos órgãos competentes.

No Brasil, as companhias aéreas são objetivamente responsáveis pelos danos causados aos passageiros, conforme previsto no CDC, ou seja, a indenização às vítimas ou seus familiares independe da comprovação de culpa. Em nota publicada pelo jornal Valor Econômico (MAIA, 2024, *online*), a Latam destacou que acordos de *codeshare* são práticas consolidadas na aviação internacional e que mantém parcerias com diversas empresas, incluindo a Voepass. A

companhia esclareceu que essas parcerias não configuram terceirização de operações e que os clientes são informados, no momento da compra, sobre a empresa responsável pela execução do voo e sobre o modelo da aeronave utilizada.

#### 4.2 DESDOBRAMENTO DO ACIDENTE NO CAMPO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Diante desse panorama, torna-se impossível não recordar tragédias aéreas que marcaram profundamente a história recente do país, como o acidente do voo 3054 da TAM, ocorrido em 2007, que resultou na morte de 199 pessoas, e o acidente que, em 2014, vitimou o então candidato à Presidência da República, Eduardo Campos.

Episódios como esses reforçam a importância da garantia de reparação integral às vítimas e a seus familiares, em consonância com os princípios do direito brasileiro. A responsabilização civil das companhias aéreas, no ordenamento jurídico nacional, é de caráter objetivo, tendo como base o artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor e a teoria do risco da atividade, significando que o dever de indenizar prescinde da apuração de culpa, conferindo uma proteção mais robusta aos lesados.

Um relevante precedente é o julgamento do Recurso Especial n.º 1.984.282/SP pelo Superior Tribunal de Justiça, que tratou do acidente aéreo que vitimou Eduardo Campos, onde o STJ reafirmou que o foco da responsabilidade civil é que seja reparado o dano sofrido pela culpa, não a culpa. Nos moldes da teoria objetiva, a análise da responsabilidade civil se afasta da necessidade de verificar conduta culposa ou dolosa do agente, concentrando-se exclusivamente na ocorrência do dano e na existência de um nexo com a atividade desempenhada. O centro da tutela jurídica deixa de ser a conduta do causador do dano para se voltar à recomposição do patrimônio da vítima, priorizando o restabelecimento do equilíbrio rompido pela lesão sofrida. Portanto, é o próprio evento danoso, e não a análise de culpa, que fundamenta o dever de indenizar. Esse entendimento, inclusive, foi reafirmado pelo Superior Tribunal de Justiça no julgamento do Recurso Especial n.º 1.984.282/SP. (STJ - REsp: 1984282 SP 2021/0328897-5, T4 - 4ª Turma, julgado em 16/8/22, publicado em 22/11/22).

Neste contexto, a reparação deve abranger tanto os danos morais quanto os danos materiais, como lucros cessantes: no caso de Eduardo Campos, sua família recebeu indenização estimada em R\$ 3 milhões, valor considerado adequado à época (MEINTANIS, 2022, p. 21).

É igualmente relevante considerar a responsabilidade pelas perdas materiais das pessoas que tiveram suas residências destruídas pelo acidente da Voepass, adicionalmente, o ordenamento jurídico ampara essas vítimas com base na teoria da reparação integral, garantindo compensação por todos os danos sofridos. No caso do acordo entre Latam e Voepass, os passageiros se dividem em dois grupos: (i) aqueles que compraram diretamente com a Voepass, e (ii) aqueles que adquiriram passagens com a Latam, mas voaram com aeronaves da Voepass. No segundo grupo, aplica-se a responsabilidade solidária, conforme previsto pelo CDC, considerando a atuação da Latam como fornecedora do serviço.

Na plataforma da LATAM, a seção destinada ao acordo de compartilhamento de voos com a Voepass carece de informações claras e acessíveis ao consumidor, configurando, portanto, uma possível violação ao dever de transparência. Diante desse cenário, é pertinente a aplicação dos institutos previstos nos artigos 436 a 439 do Código Civil, especialmente aqueles que tratam da estipulação em favor de terceiro e da assunção de fato de terceiro, mecanismos que asseguram obrigações no contexto contratual.

Assim, a Latam, ao comercializar passagens para voos operados pela Voepass, compromete-se com a execução segura do serviço de transporte, e, em caso de inadimplemento, ambas as companhias podem ser responsabilizadas solidariamente.

#### 4.3 SITUAÇÕES RELACIONADAS A OUTROS ACIDENTES ENVOLVENDO CODESHARE E JURISPRUDÊNCIAS

O debate sobre a extensão da responsabilidade civil em contratos de *codeshare* não é novo no cenário jurídico, embora a jurisprudência sobre acidentes aéreos envolvendo esse tipo de parceria ainda seja escassa no Brasil. Apesar disso, o entendimento majoritário tem se firmado no sentido da responsabilidade solidária das companhias que integram a cadeia de fornecimento do serviço, especialmente quando há evidente relação de consumo, valendo tanto para quem opera diretamente o voo, quanto para a empresa que comercializa a passagem e se apresenta ao público como prestadora do serviço.

Nessas hipóteses, a incidência do Código de Defesa do Consumidor tem fundamentado o reconhecimento da responsabilidade solidária, respaldada não só na teoria do risco do

empreendimento, como também nos princípios da boa-fé objetiva que regem as relações de consumo. A doutrina já aponta que a solidariedade se apresenta como uma exigência natural do equilíbrio nas relações jurídicas, na medida em que o exercício de direitos pressupõe, de forma recíproca, o cumprimento dos deveres correlatos, entre eles o dever de suportar conjuntamente os ônus decorrentes da atividade empresarial (DUQUE; PEDRA, 2013, p. 148).

Em 2022, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo apreciou um litígio envolvendo contrato de *codeshare*, no qual se discutia a responsabilidade solidária das companhias aéreas, sendo afastada a tese defensiva de ilegitimidade passiva:

Preliminarmente, não há se cogitar em ilegitimidade passiva "ad causam" da Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A na ação em que se discute a ocorrência de abalo extrapatrimonial decorrente da impossibilidade de embarque em voo operado sob o sistema de "codeshare", sendo ela a emissora dos bilhetes aéreos.

A aquisição da passagem, por meio de empresa intermediadora, se deu em nome da ré, que informou atuar em sistema de parceria com "Latam", a quem incumbia a realização do transporte aéreo no dia programado. De fato, pelo sistema de "codeshare" se torna possível a comercialização de passagens aéreas em voo a ser operado por companhia aérea distinta, o que não infirma, nem mitiga a responsabilidade do fornecedor originário.

A ingerência da ré sobre os fatos narrados é inequívoca, pois a aquisição de passagens aéreas, ainda que por empresa intermediadora, se deu em seu endereço eletrônico (fls. 19/20), onde também se verificou a confirmação de reserva (fls. 29/30). No dia do embarque, foi a responsável pela emissão dos bilhetes aéreos (fls. 21/22), afirmando, em momento posterior, que em seu sistema constava o embarque no voo de ida (fls. 31). (TJ-SP - AC: 10106738520218260006 SP 1010673-85.2021 .8.26.0006, Relator.: Nelson Jorge Júnior, Data de Julgamento: 23/07/2022, 13ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 23/07/2022)

Outro precedente relevante foi julgado pelo TJSP, na Apelação Cível nº 1000832-43.2020.8.26.0405, envolvendo voo operado em regime de *codeshare*. O consumidor havia adquirido sua passagem com a Gol, mas teve sua viagem comprometida por alterações unilaterais feitas pela parceira, que resultaram em atraso e perda de conexão. A Corte reconheceu a responsabilidade solidária entre as companhias aéreas, mesmo a Gol não tendo operado diretamente o voo, entendendo que ambas integram a cadeia de fornecimento e respondem igualmente pelos danos sofridos pelo passageiro:

Nos contratos de transporte aéreo sob a sistemática de codeshare, em que uma empresa vende o bilhete e outra realiza o voo, a responsabilidade pelas falhas na prestação do serviço é solidária, nos termos do artigo 7º, parágrafo único, do Código de Defesa do Consumidor. (...) A expectativa legítima do consumidor é de que a empresa com quem contratou garantirá o cumprimento da obrigação, ainda que a execução tenha sido repassada a terceira. (TJ-SP. Apelação Cível nº 1000832-43.2020.8.26.0405, 38ª Câmara de Direito Privado, Rel. Des. Mario Devienne Ferraz, j. 26 jul. 2022).

Tal julgamento consolida o entendimento de que, no âmbito das relações consumeristas, o passageiro estabelece sua confiança na companhia com quem realizou a compra, não podendo

ser prejudicado por arranjos comerciais firmados entre as transportadoras. Assim, a Corte paulista reafirma a proteção conferida ao consumidor, alicerçada na teoria da aparência, no princípio da boa-fé objetiva e na responsabilização solidária, fundamentos estes já sedimentados na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça e que vêm sendo reproduzidos de maneira consistente nas instâncias ordinárias.

Além disso, em casos de falha na prestação de serviço aéreo, o STJ tem reiteradamente afastado a prevalência automática das convenções internacionais quando há conflito com normas consumeristas, destacando o ministro Paulo Costa Leite no REsp 169.000/RJ que, em razão da supremacia da Constituição e da proteção ao consumidor, deve prevalecer o CDC, a o invés da Convenção de Montreal, quando esta limitar a reparação de danos.

De forma similar, no REsp 253.552/SP, entendeu-se que o atraso em voo e seus efeitos patrimoniais e morais devem ser regulados pelas normas internas de proteção ao consumidor.

1. Em se tratando de atraso de voo, não provado que a transportadora tomou as medidas necessárias para que não se produzisse o dano, afastada nas instâncias ordinárias a força maior, impõe-se o pagamento da indenização. 2. A indenização por atraso de voo submete-se ao regime do Código de Defesa do Consumidor. (STJ, 2001, p. 01).

Essas decisões, embora não tratem especificamente de acidentes com *codeshare*, consolidam uma jurisprudência que favorece a responsabilidade solidária, ampliando a proteção à parte mais vulnerável da relação.

Outro importante precedente jurisprudencial que merece destaque é o julgamento do Recurso Especial n.º 1.956.562/SP, no qual o Superior Tribunal de Justiça reafirmou a responsabilidade solidária das companhias aéreas em casos de falha na prestação do serviço de transporte, mesmo quando o voo é operado em parceria com outra empresa e nesse caso, o passageiro adquiriu passagem aérea por meio da Latam, mas o voo foi efetivamente operado pela empresa Passaredo (atual Voepass), em regime de *codeshare*. Após enfrentar transtornos e cancelamentos não informados adequadamente, o consumidor ajuizou ação pleiteando indenização.

O STJ confirmou a condenação das companhias de forma solidária, destacando que o consumidor não pode ser prejudicado por arranjos contratuais internos entre fornecedores. A Corte reforçou que, nos moldes do artigo 7º, parágrafo único, do Código de Defesa do

Consumidor, ambos os fornecedores que integram a cadeia de fornecimento respondem solidariamente pelos danos causados ao consumidor, inclusive nos casos em que a prestação do serviço é feita parcialmente por terceiros.

A decisão ainda observou que a empresa vendedora é quem constrói a relação de confiança com o passageiro, sendo irrelevante o fato de não ter realizado diretamente o transporte, fortalecendo a jurisprudência protetiva ao consumidor no âmbito do transporte aéreo e reitera que o regime de responsabilidade objetiva e solidária deve prevalecer para garantir a reparação integral dos danos, tanto materiais quanto morais.

No plano internacional, a jurisprudência sobre *codeshare* também evoluiu no sentido da responsabilização conjunta: um exemplo disso ocorreu nos Estados Unidos, onde cortes federais reconheceram a legitimidade de ações contra companhias que apenas comercializaram bilhetes de voos operados por parceiras (MORSELLO, 2012, p. 32-33) – inclusive quando as marcas e códigos eram misturados nos bilhetes, gerando legítima expectativa de confiança por parte do consumidor. Essa orientação, embora estrangeira, reforça a importância de analisar a conduta da companhia vendedora à luz da teoria da aparência e da função publicitária dos contratos no transporte aéreo.

Diante de todo esse arcabouço, conclui-se que, à luz da jurisprudência brasileira, a extensão da responsabilidade civil solidária em casos de acidentes envolvendo *codeshare* é plenamente justificável, sobretudo quando se reconhece a natureza objetiva da responsabilidade das companhias aéreas e a vulnerabilidade do consumidor.

A relação entre consumidor e companhias aéreas, especialmente em contratos de *codeshare*, reflete não apenas a assimetria técnica e econômica, mas também a tensão entre o poder normativo institucional e as práticas sociais reais. Nesse contexto, como observam Bussinguer e Araújo (2020, p. 584)), “os indivíduos sobrevivem sob a égide das normas jurídicas, mas não como sujeitos passivos e obedientes, e sim como consumidores ativos do sistema de normas”.

Essa atuação ativa do consumidor, ainda que dentro dos limites institucionais, expressa uma forma de resistência — uma microliberdade — que desafia o controle total das normas e reforça a função social do contrato, logo, a aplicação combinada dos princípios da reparação

integral, da confiança legítima e da boa-fé objetiva impõe o dever de indenizar à empresa que vendeu o bilhete, ainda que a operação do voo tenha sido delegada a uma terceira. Trata-se, portanto, de uma construção jurisprudencial que se alinha à função social do contrato de transporte aéreo.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da análise empreendida ao longo deste trabalho, reafirma-se a centralidade da seguinte indagação: há justificativa jurídica consistente para que a responsabilidade civil solidária se estenda às companhias aéreas em casos de acidentes ocorridos sob acordos de *codeshare*?

A resposta, construída a partir do embasamento teórico, legislativo e jurisprudencial, revela-se afirmativa. O desenvolvimento da pesquisa permitiu constatar que o contrato de transporte aéreo, quando celebrado com consumidores, caracteriza-se como típica relação de consumo, submetendo-se não apenas às normas específicas da aviação civil, mas também às diretrizes principiológicas do Código de Defesa do Consumidor.

Tal enquadramento não é mero detalhe formal, mas fundamento essencial para a construção da tese da responsabilidade solidária, haja vista que a aplicação dos princípios da boa-fé objetiva e da reparação integral do dano fortalece a proteção jurídica daquele que figura na ponta mais frágil da relação contratual: o passageiro.

No segundo capítulo, ficou evidente que a responsabilidade civil das companhias aéreas no ordenamento brasileiro se orienta pela teoria do risco do empreendimento, o que significa dizer que aquele que auferir os benefícios econômicos da atividade deve suportar os riscos dela decorrentes, inclusive os danos causados aos consumidores.

A análise dos acordos de *codeshare* revelou, de forma incontestável, a existência de uma assimetria informacional significativa, na qual o passageiro muitas vezes não tem ciência plena de qual companhia realizará efetivamente o voo contratado. Ainda que haja menção ao operador no momento da compra, essa informação costuma ser prestada de forma insuficiente, relegada a cláusulas contratuais pouco evidentes ou notas de rodapé que não suprem a obrigação de informação clara e ostensiva imposta pelo CDC.

O estudo do acidente envolvendo a aeronave ATR 72-500 da Voepass, ocorrido em 09 de agosto de 2024, ilustrou de maneira concreta a urgência do tema, que expôs, não apenas para a comunidade jurídica, mas também para a sociedade civil, os riscos operacionais e jurídicos desse modelo de cooperação empresarial. A partir da análise desse caso, bem como da jurisprudência nacional e internacional, foi possível verificar que os tribunais vêm,

progressivamente, consolidando o entendimento de que não cabe ao consumidor suportar os riscos derivados da complexidade estrutural e comercial do mercado de aviação, especialmente quando esta complexidade se traduz em potenciais obstáculos à efetiva reparação de danos.

Ademais, verifica-se que o reconhecimento da responsabilidade solidária não é uma concessão generosa do direito, mas sim uma exigência lógica e coerente com os fundamentos do próprio sistema jurídico contemporâneo, que prioriza a efetividade dos direitos fundamentais e a máxima proteção da parte hipossuficiente, o que não significa, necessariamente, desconsiderar as particularidades internas dos contratos empresariais celebrados entre as companhias aéreas, mas sim garantir que tais particularidades não sirvam de escudo para afastar o dever de indenizar.

Importante destacar, ainda, que esse entendimento cumpre função não apenas reparatória, mas também pedagógica e preventiva, uma vez que incentiva as empresas a adotarem padrões mais elevados de segurança, transparência e diligência na execução dos serviços, além de aprimorar os mecanismos de comunicação com os consumidores. A previsibilidade quanto às consequências jurídicas de sua atuação torna-se fator de estabilidade tanto para os passageiros quanto para os próprios agentes econômicos do setor aéreo.

Por outro lado, observa-se que ainda há lacunas normativas e divergências pontuais nos julgados, o que evidencia a necessidade urgente de evolução legislativa específica sobre o tema. A ausência de regulamentação clara sobre as obrigações das partes no compartilhamento de voos (especialmente no tocante à informação adequada, aos deveres de assistência e às consequências de falhas operacionais) gera insegurança jurídica e favorece discussões judiciais prolongadas, impactando negativamente tanto os consumidores quanto as próprias empresas.

## REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)**. 07 mar. 2016. Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/A\\_Anac/internacional/organismos-internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci](http://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismos-internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci)>. Acesso em 21 mar 2025.
- ARAÚJO, Hellen Nicácio de; BUSSINGUER, Elda Coelho de Azevedo. **Michel de Certeau e as microressistências do herói comum: uma possibilidade de compreender o cotidiano no direito a partir do murmúrio da sociedade**. v. 11, n. 4. Revista de Direito da Cidade [online], Rio de Janeiro, 2019, p. 569-590. Disponível em: <<https://doi.org/10.12957/rdc.2019.39569>>. Acesso em 23 mar 2025.
- ARAÚJO, Juliana Sampaio de. **O direito fundamental do consumidor na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça**. Dissertação (Mestrado em Direito) - Faculdade de Direito, Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-Graduação em Direito, Fortaleza, 2017.
- BATTAGLIA, Remo Higashi. **Indenização em acidente aéreo do avião da Voepass: direitos das vítimas e precedentes de casos parecidos**. Migalhas, 20 de agosto de 2024. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/depeso/413508/indenizacao-em-acidente-aereo-do-aviao-da-voepass-direito-da-vitima>>. Acesso em 10 fev. 2025.
- BENJAMIN, Antonio Herman V. **O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor**. Vol 100, p. 23-37. Revista de Direito do Consumidor. São Paulo: Ed. RT, 2015.
- BRASIL. **VI Jornada de Direito Civil**. Brasília: Conselho da Justiça Federal, Centro de Estudos Judiciários, 2013. 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 12 fev. 2025.
- BRITTO, Paulo A. P. **Defesa da Concorrência no Setor Aéreo: Uma Nota Sobre Acordos de Codeshare**. v. 11, n. 3, p. 170. Economic Analysis of Law Review, 2021.
- CASELLA, Paulo Borba. **Tratado de direito internacional: direito internacional dos espaços: tomo 2: domínio aéreo, navios e aeronaves, espaços internacionais e recorrências da espacialidade**. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Almedina, 2022.
- CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS. **Ocorrência A-2024/0004**. Disponível em: <<https://dedalo.sti.fab.mil.br/ocorrencia/85259>>. Acesso em: 12 abr. 2025.
- DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: responsabilidade civil**. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2013. vol. 7.
- DUQUE, Bruna Lyra; PEDRA, Adriano Sant'Ana. **Os deveres fundamentais e a solidariedade nas relações privadas**. Revista Direitos Fundamentais & Democracia, [S. l.], v. 14, n. 14.1, p. 147–161, 2013. Disponível em: <<https://revistaeletronicardfd.unibrazil.com.br/index.php/rdfd/article/view/345>>. Acesso em: 19 abr. 2025.

FIUZA, César. **Direito Civil: curso completo**. 15 ed. Belo Horizonte: Del Rey, 2011.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil: responsabilidade civil**. 5. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2007.

GUIMARÃES, Alexandre José. **A tutela coletiva do consumidor pelo Estado como direito fundamental**. 2009. 107f. Dissertação (Mestrado em Direitos e Garantias Fundamentais) - Programa de Pós-Graduação em Direitos e Garantias Fundamentais, Faculdade de Direito de Vitória, Vitória, 2009.

ICAO (2013) Antitrust Immunity for Airline Alliances. **Worldwide Air Transport Conference (Atconf) Sixth Meeting**. Working Paper 85(E) – Presented By Republic Of Korea, Montréal, Canadá.

JusBRASIL. **Superior Tribunal de Justiça STJ - RECURSO ESPECIAL: REsp 1984282 SP 2021/0328897-5**. Quarta Turma. DJe 22/11/2022. Data de Julgamento: 16/08/2022. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/1695604827>>. Acesso em 25 abr. 2024.

KLUSKA, Flávia Ortega. **A responsabilidade civil do transporte aéreo nas relações de consumo**. Jusbrasil, 19 de dezembro de 2016. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/noticias/a-responsabilidade-civil-do-transporte-aereo-nas-relacoes-de-consumo/416706145>>. Acesso em 19 mar. 2025.

LOPES, Miguel Maria de Serpa. **Curso de direito civil: fontes acontratuais das obrigações e responsabilidade civil**. 5. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2001.

MACHADO, Nicolas Souza. **A proteção contratual e o papel do Estado na tutela consumerista**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) - Faculdade de Direito de Vitória, Vitória, 2021.

MAIA, Larissa. **Voepass é da Latam? Entenda o que é codeshare**. Valor Econômico, 13 de agosto de 2024. Disponível em: <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2024/08/13/voepass-e-da-latam-entenda-o-que-e-codeshare.ghtml>>. Acesso em 05 fev. 2025.

MARQUES, Claudia Lima. **Entrevista – Profª. Claudia Lima Marques – O diálogo das fontes e temas atuais**. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=c1EcPGp0ikM>>. Acesso em 21 mar. 2025.

MEINTANIS, Iryni Mariah Helário. **A aplicação das normas de transporte aéreo internacional nos Tribunais Superiores: uma análise jurisprudencial da execução prática do Tema 210 do Supremo Tribunal Federal no âmbito das Cortes Superiores**. Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Jurídicas, Graduação em Direito, Florianópolis, 2022.

MIGALHAS. **Latam pode responder por acidente do avião da Voepass, diz advogado**. 14 de agosto de 2024. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/quentes/413290/latam-pode-responder-por-acidente-do-aviao-da-voepass-diz-advogado>>. Acesso em 04 fev. 2025.

MORAIS, Jose Luis Bolzan de; SARAIVA, Bruno Cozza. **Constitucionalismo: un modelo jurídico para la sociedade global**. Revista de Direitos e Garantias Fundamentais, [S. l.], v. 21, n. 2, p. 263–266, 2020. DOI: 10.18759/rdgf.v21i2.1818. Disponível em: <<https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/1818>>. Acesso em: 19 fev. 2025.

MOREIRA, Nelson Camatta. **A ambivalência dos direitos fundamentais no Estado democrático de direito**. Revista de Direitos e Garantias Fundamentais, [S. l.], v. 19, n. 2, p. 7–10, 2018. DOI: 10.18759/rdgf.v19i2.1687. Disponível em: <<https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/1687>>. Acesso em: 19 fev. 2025.

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

MORSELLO, Marco Fábio. **O code-sharing: aspectos controvertidos e considerações propositivas**. Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, n. 95, p. 31-36, dez. 2012.

PEREIRA, Jefferson Paulo. **Análise crítica da tese fixada pelo Supremo Tribunal Federal quanto à prevalência das convenções de Varsóvia e Montreal sobre o Código de Defesa do Consumidor**. Monografia (Graduação em Direito) - Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais, Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2020.

SANTANA, Hector Valverde. **Dano Moral no Direito do Consumidor [livro eletrônico]**. ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019.

SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. **Responsabilidade civil no Código do consumidor e a defesa do fornecedor**. São Paulo: Saraiva, 2002.

SILVA, Odair Vieira da; SANTOS, Rosiane Cristina dos. **Histórico dos Órgãos de Regulamentação da Aviação Civil Brasileira: DAC, ANAC, CONAC e INFRAERO**. n. 10, Revista Científica Eletrônica de Turismo, 2009.

SILVA, Virgílio Afonso da. **A constitucionalização do direito: os direitos fundamentais nas relações entre particulares**. São Paulo: Malheiros, 2014.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Recurso Especial nº 2378572 - SP (2023/0187209-9)**. Relator: Min. Humberto Martins. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/2873166626/inteiro-teor-2873166640>>. Acesso em 02 mai. 2025.

\_\_\_\_\_. **Recurso Especial nº 253.552 - SP - (2000/30635-5) - (11.006)**. Relator: Min. Carlos Alberto Menezes Direito. Disponível em: <<https://www.stj.jus.br/websecstj/cgi/revista/REJ.cgi/IMG?seq=56465&nreg=200000306355&dt=20010604&formato=PDF>>. Acesso em 01 mai. 2025.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO. **Apelação Cível nº 1010673-85.2021.8.26.0006**. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=15874345&cdForo=0>>. Acesso em 03 mai. 2025.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil:** responsabilidade civil. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2007.