



RESPONSABILIDADE CIVIL DAS COMPANHIAS AÉREAS EM CASOS DE ACIDENTES AÉREOS

CIVIL LIABILITY OF AIRLINE COMPANIES IN CASES OF AIR ACCIDENTS

Ana Karollyny Costa OLIVEIRA

Centro Universitário Tocantinense Presidente Antônio Carlos (UNITPAC)

E-mail: anakarollynnycosta@gmail.com;

Mayra Gonçalves ELIAS

Centro Universitário Tocantinense Presidente Antônio Carlos (UNITPAC)

E-mail: mayrage21@gmail.com;

Juliana Carvalho PIVA

Centro Universitário Tocantinense Presidente Antônio Carlos (UNITPAC)

E-mail: juliana.piva@unitpac.edu.br

Orcid: <https://orcid.org/0009-0007-3509-9804>

RESUMO

O presente artigo visa demonstrar a forma como a responsabilidade civil vem sendo aplicada nas companhias aéreas com relação aos acidentes aéreos, assim como fazer uma breve apresentação histórica da responsabilidade civil, seu conceito e sua aplicabilidade, bem como demonstrar a legislação utilizada pelos tribunais no julgamento dos casos concretos.

Palavras-chave: Responsabilidade Civil. Companhias Aéreas. Acidentes aéreos.

ABSTRACT

The article aims to demonstrate how civil liability has been applied in airlines in relation to air accidents, as well as making a brief historical presentation of civil liability, its concept and applicability, as well as demonstrating the legislation used by the courts in the judgment of case in question.

Keywords: Civil Liability. Airlines. Air Accidents.

INTRODUÇÃO

O tema responsabilidade civil encontra-se em diversos âmbitos da vida em sociedade, já que é definido pela reparação do dano causado a outrem e sabe-se que todo dano deve ser reparado, mesmo que não se possa voltar ao estado em que as coisas estavam (*status quo ante*), sempre será possível fixar uma quantia pecuniária a título de compensação.

Nas palavras de Sergio Cavalieri Filho, a responsabilidade civil é um dever jurídico sucessivo que se originou da violação de dever jurídico originário. No Brasil, o ordenamento jurídico estabelece as normas necessárias para o bom convívio em sociedade. Essas normas cuidam da responsabilidade civil e garantem a reparação de danos, por meios amigáveis ou judiciais, a todos que seguem as regras.

Tendo em vista que os desastres aéreos são um risco constante, somente entre os anos de 2010 e 2019, foram 1.210 acidentes aéreos, com 524 mortes e o ano de 2012 foi o período com mais ocorrências de acidentes, 160 no total, os números são do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA).

O presente artigo fará uma análise sobre a responsabilidade civil em acidentes aéreos de forma geral, definindo o conceito de responsabilidade civil, especialmente nos casos de acidentes aéreos, utilizando a doutrina e jurisprudência como principais fontes de consulta legislativa, com o intuito de discutir a responsabilidade civil dos envolvidos, analisando qual a teoria a ser adotada, e quais legislações foram aplicadas em casos julgados com a finalidade de demonstrar a responsabilidade civil gerada pelo acidente aéreo.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho foi realizado por meio de levantamento bibliográfico de temas que possibilitassem fazer referência a forma como é tratada a Responsabilidade Civil das companhias aéreas nos acidentes aéreos, seja em razão da legislação vigente ou das jurisprudências sobre o tema.

O presente artigo, teve por característica, o tipo descritiva, com procedimentos bibliográficos e documentais. Segundo Gil (2012), a pesquisa bibliográfica é baseada em materiais já publicados, tradicionalmente incluindo materiais impressos, mas como

resultado da proliferação de novos formatos de informação, tal pesquisa passou a incluir outros tipos de fontes, incluindo material disponibilizado na Internet.

O procedimento bibliográfico e documental busca, por meio de obras já publicadas e documentos oficiais, garantir o conhecimento necessário para discorrer sobre o tema abordado através de fatos constatados. Dessa maneira, Sousa *et al.* (2021) diz: “A pesquisa bibliográfica está inserida principalmente no meio acadêmico e tem a finalidade de aprimoramento e atualização do conhecimento, através de uma investigação científica de obras já publicadas.” (SOUSA *et al.*, 2021).

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Responsabilidade Civil

A ideia de reparar (tentar melhorar) um dano causado de maneira injusta e mesmo sem querer, é, na verdade, natural do ser humano, logo, este sempre existiu. O que está diferente, então, é a forma de como acontece, os primeiros registros de responsabilidade civil, que vem do Direito Romano, e era aplicada pelo próprio prejudicado (a pessoa que sofre o dano) ou seja, a pessoa fazia a própria justiça. Ao decorrer dos tempos, essa pena passou a ser responsabilidade do poder público, mas não se aplicava, por óbvio, como se aplica atualmente. Mais alguns anos adiante, na legislação da França napoleônica, institui-se a culpa como pressuposto da responsabilidade civil. Essa instituição, foi base para a construção do ordenamento brasileiro, segundo Gagliano:

[...] observa que: “a noção jurídica de responsabilidade pressupõe uma atividade danosa de alguém que, atuando a priori ilicitamente, viola uma norma jurídica preexistente (legal ou contratual), subordinando-se, dessa forma, às consequências de seus atos, e constituindo uma obrigação de reparar (GAGLIANO, 2008, p. 09).

A responsabilidade civil é assumir responsabilidade de possíveis encargos de uma ação ou omissão que prejudicou outra pessoa. Nesse sentido define Rodrigues Júnior:

[...] a responsabilidade nada mais é que a obrigação de alguém de responder pelas próprias ações ou de outrem, e esta não se pode confundir com a obrigação de um vínculo jurídico. O vínculo jurídico faz com que o credor tenha direito de exigir do devedor o cumprimento de determinada prestação (2011, p. 18).

O principal efeito na prática da responsabilidade civil é permitir que se indenize a vítima dessa ação ou omissão, assim nasce uma obrigação de reparação do ato danoso, como dispõe o Art. 932 do Código Civil:

São responsáveis pela reparação civil

I- Os pais, pelos filhos menores que estiverem sob sua autoridade e em sua companhia;

II- o tutor e o curador, pelos pupilos e curatelados, que se acharem nas mesmas condições;

III- o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho, que lhes competir, ou em razão dele;

IV- Os donos de hotéis, hospedarias, casas ou estabelecimentos onde se albergue por dinheiro, mesmo para fins de educação, pelos seus hóspedes, moradores e educandos (BRASIL, 2002, s/p).

Responsabilidade Civil Objetiva e Subjetiva

Nos casos de acidentes e danos causados às pessoas, é comum ouvir falar em responsabilidade civil objetiva e subjetiva. Essas duas modalidades estão previstas no Código Civil, e são essenciais na hora de verificar os seus direitos

A responsabilidade civil subjetiva, trata-se de toda responsabilidade civil que deriva de ações de culpa ou dolo (O dolo é a consciência e a vontade dirigida para a realização da conduta definida como crime. Durante a elaboração do Projeto de Lei n. 634-B/75, feito com a supervisão de MIGUEL REALE, e que se transformou no atual Código Civil, o mesmo explica:

Responsabilidade subjetiva, ou responsabilidade objetiva? Não há que fazer essa alternativa. Na realidade, as duas formas de responsabilidade se conjugam e se dinamizam. Deve ser reconhecida, penso eu, a responsabilidade subjetiva como norma, pois o indivíduo deve ser responsabilizado, em princípio, por sua ação ou omissão, culposa ou dolosa. Mas isto não exclui que, atendendo à estrutura dos negócios, se leve em conta a responsabilidade objetiva. Este é um ponto fundamental.

Assim, se o motorista quer atropelar e matar alguém, o que só muito excepcionalmente acontece, ocorre homicídio doloso. Já a culpa é o produto da negligência, da imperícia ou da imprudência). O Código Civil por sua vez, adota a responsabilidade subjetiva como regra, sendo está definida nos artigos 186 e 187.

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito. Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes (BRASIL, 2002).

Por muitos anos, essa foi a única maneira de responsabilização no ordenamento brasileiro. Mas percebeu-se que, em alguns casos, poderia haver prejuízo para alguém em determinada ação ou omissão, ainda que não houvesse dolo ou culpa, então, criou-se o conceito de responsabilidade civil objetiva. Já o código de defesa do consumidor, adota em seus artigos 12, 13 e 14, como regra a responsabilidade objetiva, conforme abordado.

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.

Um exemplo disso é no caso dos animais, suponha-se que um cachorro escape de sua casa e ataque uma pessoa na rua, ainda que não a machuque muito. O dono do cão, não tem culpa, nem dolo em relação a isso. No entanto, segundo o código civil de 2002, ele tem responsabilidade civil, portanto, deve indenizar a vítima de seu cão. De maneira geral, a diferença entre às duas é que na responsabilidade civil subjetiva a vítima precisa provar a culpa do agente, já na objetiva essa necessidade não existe.

2.1.2 Dano/ Nexo causal

O dano é requisito essencial para a existência da responsabilidade, ou seja, se não há dano não há reparação. O dano é a lesão a um interesse jurídico, patrimonial ou extrapatrimonial que foi gerado pela ação ou omissão de um indivíduo infrator. Todo dano deve ser reparado, mesmo que não se possa voltar ao estado em que as coisas estavam, sempre será possível fixar uma quantia pecuniária a título de compensação. Para a reparação do dano são necessários os seguintes requisitos:

- 1- Violar um interesse jurídico patrimonial ou extrapatrimonial de uma pessoa física ou de uma pessoa jurídica
- 2- Certeza do dano.
- 3- Nexo de causalidade

O nexos causal ou nexos de causalidade é um dos pressupostos da responsabilidade civil. Trata-se do elo entre o dano e o agente, ou seja, a relação de causa e efeito entre o ato praticado e seu resultado. Isso significa que, para que haja responsabilidade civil, é imprescindível que exista essa relação. Aqui averigua-se com mais cuidado o nexos de causalidade, que é exigido no artigo 186 do Código Civil “Aquele que, por ação ou

omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”. (BRASIL, 2002)

No caso do dano moral, não é preciso provar a dor, mas deve provar a violação a um direito de personalidade. Então existe o que se denomina de dano moral presumido (o fato em si já configura o dano), um exemplo é quando se tem o nome inserido no cadastro de inadimplentes.

Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo

A partir do momento em que Santos Dumond sobrevoou Paris no início do século XX, a aviação e o mundo passaram por uma grande evolução, porém com o advento da Primeira Guerra Mundial, os aviões foram transformados em armas de combate. Com a dissolução da guerra, viu-se a necessidade de regulamentar a crescente aviação civil em âmbito internacional, que se consolidava como um eficiente meio de transporte de pessoas e de bens. Segundo Mesquita (2018): [...] as potências aliadas aproveitaram o momento propício dos tratados decorrentes da Primeira Guerra Mundial para regulamentar, desde o ponto de vista internacional, o regime da navegação aérea (MESQUITA, 2018, p. 282).

Sendo assim, diversos países se reuniram em 1919 para a Conferência de Paz de Paris, e a comissão dela, produziu a intitulada Convenção de Paris, para estabelecer normas técnicas para a navegação aérea. Alguns anos depois, em 1929, foi realizada a Convenção de Varsóvia, para regulamentar os operadores aéreos, no que tange o prejuízo causado aos passageiros, relativo a bagagens e cargas transportadas, estabelecendo, portanto, o que é de responsabilidade do transportador aéreo.

Já em 1944, com o fim da segunda Guerra Mundial, foi realizada a Convenção de Chicago, considerada a mais importante, segundo Mesquita (2018), pois nela foi criado a OACI (Organização de Aviação Civil Internacional), atualmente, o principal órgão regulador da aviação civil mundial, considerada um organismo integrante da ONU (Organização das Nações Unidas).

No ano seguinte, em 1945, numa conferência internacional de transportadoras aéreas na cidade de Havana (Cuba), foi criada a “International Air Transport Association” (IATA), sendo essa, a organização que representa as companhias aéreas (Cias) mundialmente.

Em suma, entre esses já mencionados e outros tratados, o instituto da responsabilidade civil no transporte aéreo internacional é regulamentado principalmente pela Convenção de Varsóvia que foi revogada e alterada por uma nova Convenção, a de Montreal em maio de 1999 e promulgada posteriormente pelo Brasil pelo Decreto 5.910 de 27 de setembro de 2006 (CUNHA, 2005).

Responsabilidade Civil das Companhias Aéreas no Brasil

O código civil brasileiro regula o contrato de transporte em seu Capítulo XIV, que se subdivide em três seções: Seção 1, “Disposições Gerais”; Seção II, “Do Transporte de Pessoas”; Seção III, “Do Transporte de Coisas”. Dispõe o artigo 731: “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” (BRASIL, 2002, s/p).

Logo em seguida o Art. 732 do Código Civil ressalva que os preceitos constantes da legislação especial e de Tratados e Convenções internacionais são aplicáveis, quando enquadrar, aos contratos de transportes em geral, desde que não contrariem as disposições do Código Civil.

No Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7565/86), se encontra a definição do contrato de transporte aéreo, sendo aquele em que o empresário se obriga a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante determinado pagamento, podendo o empresário, como transportador, ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

A fiscalização das atividades da aviação civil brasileira, é realizada pela ANAC (Agência Nacional da Aviação Civil), que conferiu as companhias aéreas a condição de prestadoras de serviço público, de forma, que as responsabilidades aplicadas a elas, está disposto no artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal, que diz:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência /e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998).

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa (BRASIL, 1988).

Ou seja, a responsabilidade será objetiva e a companhia responde pelos danos, independentemente da demonstração de dolo ou culpa, ou do que o funcionário tenha feito, bastando comprovar o dano e o nexo de causalidade.

Já no âmbito da competência, o Art. 178, da Constituição Federal diz que a “lei disporá do transporte aéreo e o transporte internacional observará o disposto em acordos firmados pela União”, portanto os transportes aéreos feitos dentro do Brasil, é de competência da justiça brasileira, que o realiza por meio do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Responsabilidade Civil nas Relações de Consumo

Ao se fazer a contratação do transporte aéreo, é firmado uma relação de consumo, que no Brasil é regulamentada pelo Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078/90), lei essa de origem constitucional prevista no Art. 5º, inciso XXXII, CF, que expressa a vulnerabilidade do consumidor. É adotado pela legislação a responsabilidade objetiva, e o próprio CDC prevê:

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. § 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: I - o modo de seu fornecimento; II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam; III - a época em que foi fornecido. § 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas. § 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar: I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste; II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiros. § 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa (BRASIL, 1990, s/p).

Cabe as empresas aéreas a reparação dos eventuais danos causados por sua falha na prestação de serviço, visto a hipossuficiência do consumidor na relação contratual de consumo.

Responsabilidade Civil por Acidente Aéreo

Quando ocorre um acidente aéreo havendo vítimas fatais ou não, sempre há consequências, civis e penais (caso comprovação de adulteração na aeronave ou qualquer outro motivo doloso) que podem causar transtornos não somente para quem está ou estava a bordo mais seus familiares acabam sofrendo as consequências.

Responsabilidade Civil por danos causados por acidentes aéreos tem gerado uma grande discussão no âmbito jurídico, por conta de inúmeras tragédias aéreas que ocorreram no Brasil nos últimos anos.

Devido a essas fatalidades que vêm assomando nossa sociedade, cabe ao Direito propiciar meios que levem à restituição do dano aos familiares das vítimas. Daí cabe a indenização, não somente para os familiares, mas também para terceiros que poderão vir a serem prejudicados. Art. 730 do Código Civil: "Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas". (BRASIL, 2002, p. 230).

Tratando-se de transporte de pessoas, a responsabilidade tomada pelo transportador é objetiva. Esse posicionamento parte do Decreto n. 2.681/1912, que dispõe sobre a responsabilidade civil das ferrovias. A atual jurisprudência entende que as regras podem ser aplicadas por analogia aos demais meios de transporte, e, partindo dessa premissa, basta comprovar o "inadimplemento contratual" por parte do tomador de serviço para que haja a responsabilidade pelo dano causado ao passageiro. Dispõe o referido diploma: "Art. 17. As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corpórea."

Em se tratando da responsabilidade civil do transportador aéreo, há divergência entre os doutrinadores quanto à legislação aplicável. Desta forma, no atual sistema jurídico brasileiro, quatro são os possíveis diplomas aplicáveis: o Código Civil (CC), o Código de Defesa do Consumidor (CDC), a Convenção de Montreal e o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). As regras sobre responsabilidade por morte ou lesão estão previstas no Art. 17 da Convenção de Montreal: Art. 17.1. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o acidente que causou a morte ou a lesão haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque (CANADÁ, 1999).

Para complementar, o Art. 21 da Convenção de Montreal delinea dos valores das indenizações em caso de morte ou lesões dos passageiros.

Art. 21.1 O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no número 1 do Artigo 17, que não exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

Art. 21.2. O transportador não será responsável pelos danos previstos no número 1 do Artigo 17, na medida em que exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, se prova que:

- a) o dano não se deveu a negligência ou a outra ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos; ou
- b) o dano se deveu unicamente a negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro (CANADÁ, 1999, s/p).

Entendimento dos Tribunais frente aos casos de acidentes aéreos

O STJ em fevereiro de 2012 efetuou um entendimento, com base CDC em relação a acidentes, o Ministro Luís Felipe Salomão dispôs: As vítimas de acidentes aéreos localizadas em superfície são consumidoras por equiparação (bystanders), devendo ser a elas estendidas as normas do Código de Defesa do Consumidor relativas a danos por fato do serviço (Art. 17, CDC). No que tange a legitimidade para pleitear a ação de reparação de danos em caso de acidentes aéreos em que ocorreu vítimas fatais o STF possui o entendimento de que os herdeiros poderão agir como parte legítima, conforme pode-se observar em sequência:

CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. ACIDENTE AÉREO. LEGITIMIDADE ATIVA. IRMÃ DA VÍTIMA. ACORDO CELEBRADO COM HERDEIROS NECESSÁRIOS. IRRELEVÂNCIA. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. SÚMULA 211/STJ. FUNDAMENTAÇÃO. AUSENTE. DEFICIENTE. SÚMULA 284/STF. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. OMISSÃO, CONTRADIÇÃO OU OBSCURIDADE. NÃO OCORRÊNCIA. ALTERAÇÃO DO VALOR FIXADO A TÍTULO DE DANOS MORAIS. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ. TERMO INICIAL. JUROS MORAIS. RESPONSABILIDADE CONTRATUAL. CITAÇÃO. 1. A ausência de decisão acerca dos argumentos invocados pelo recorrente em suas razões recursais, apesar da interposição de embargos de declaração, impede o conhecimento do recurso especial. 2. A ausência de fundamentação ou a sua deficiência implica o não conhecimento do recurso quanto ao tema. 3. Ausentes os vícios do art. 535 do CPC, rejeitam-se os embargos de declaração. 4. Os irmãos podem pleitear indenização por danos morais em razão do falecimento de outro irmão, sendo irrelevante a existência de acordo celebrado com os genitores, viúva e filhos da vítima que os ressarciram pelo mesmo evento. A questão não é sucessória, mas obrigacional, pois a legitimidade ativa não está restrita ao cônjuge, ascendentes e descendentes, mas a todos aqueles atingidos pelo sofrimento da perda do ente querido, desde que afirmem fatos que possibilitem esse direito. 5. A alteração do valor fixado a título de compensação por danos morais somente é possível em recurso especial, nas hipóteses em que a quantia estipulada pelo Tribunal de origem revela-se irrisória ou exagerada. 6. Tratando-se, na hipótese, de 15 responsabilidades contratuais, os juros moratórios devem ser aplicados a partir da citação. Precedentes. 7. Recurso especial parcialmente provido tão somente para determinar que os juros legais incidam a partir da citação. Ou seja, a legitimidade não está restrita a ordem sucessória da vítima, a responsabilidade contratual será efetuada em qualquer hipótese (BRASIL, 2012, s/p).

Vale ressaltar o posicionamento da jurisprudência sobre o tema, uma vez que vários tribunais e o STJ tem afastado a indenização limitada prevista na Convenção de Varsóvia e do Código Brasileiro de Aeronáutica e vem aplicando o Código de Defesa do Consumidor. Dessa forma é o entendimento do tribunal:

RESPONSABILIDADE CIVIL NO CASO DE ACIDENTE AÉREO. TUTELA ANTECIPADA - INDENIZAÇÃO - Acidente Aéreo - Vítima Fatal - Antecipação parcial da tutela inaudita altera parte - Admissibilidade - Medida de rigor - Presença dos requisitos exigidos pelo art. 273 do CPC - Responsabilidade objetiva da Companhia aérea - Indiscutibilidade da culpa - Análise da Teoria do Risco em relação ao negócio - O risco integral do negócio é do fornecedor - Inteligência do Código de Defesa do Consumidor - O estabelecimento da responsabilidade de indenizar nasce do nexo de causalidade existente entre o consumidor (lesado), o produto e/ou serviço e o dano efetivamente ocorrente - Recurso parcialmente provido. Vistos, relatados e discutidos estes autos de AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 836.448-9, da Comarca de SÃO PAULO, sendo agravantes DÉBORA REGINA GONÇALVES TAMELLO (E P/S/FILHOS) E OUTROS e agravado TAM TRANSPORTES AÉREOS REGIONAIS. ACORDAM, em Quarta Câmara do Primeiro Tribunal de Alçada Civil, por votação unânime, dar parcial provimento ao recurso. Presidiu o julgamento, o Juiz OSEAS DAVI VIANA e dele participaram os Juízes FRANCO DE GODOI GOMES CORRÊA e RIZZATTO NUNES - Juiz Relator. (Acórdão publicado no D.O. de 15.10.1999). Análogo é o entendimento do STJ: RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. EXTRAVIO DE CARGA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. Resp. 23.6755/SP. Para a apuração da Responsabilidade civil do transportador aéreo internacional pelo extravio da carga, aplica-se o disposto no Código de Defesa do Consumidor, se o evento se deu em sua 6 vigência, afastando-se a chamada indenização tarifada. Recurso conhecido pela divergência, mas improvido. Vistos, relatados e discutidos estes autos, ACORDAM os Srs. Ministros da Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça, na conformidade dos votos e das notas taquigráficas a seguir, por unanimidade, conhecer do recurso, mas negar-lhe provimento. Votaram com o Relator os Srs. Ministros RUY ROSADO DE AGUIAR, ALDIR PASSARINHO JUNIOR, SÁLVIO DE FIGUEREDO TEIXEIRA e BARROS MONTEIRO. (Acórdão publicado no D.J. de 15.10.2001).

Analisando o caso acima fica evidente que toda a relação de consumo é tratada na forma de responsabilidade objetiva do transportador aéreo onde se é aplicado o CDC, porém nos casos de acidentes o correto será a aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica e suas convenções.

Neste próximo caso, a vítima de um acidente aéreo, apresentou sequelas da tragédia quatro anos depois, e a quarta turma do STJ decidiu que a vítima tem o direito de receber indenização, mesmo passado alguns anos. Por conseguinte, é entendimento do tribunal:

RECURSO ESPECIAL. ACIDENTE AÉREO. DANOS MORAIS. TERMO INICIAL DA PRESCRIÇÃO. DATA DO CONHECIMENTO DA INCAPACIDADE LABORAL PERMANENTE E PARCIAL. PRIMEIRA PERÍCIA INCONCLUSIVA. REALIZAÇÃO DE NOVA PERÍCIA. POSSIBILIDADE. VALOR DA REPARAÇÃO. INDEXAÇÃO AO SALÁRIO MÍNIMO. AFASTAMENTO. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.1. As instâncias ordinárias, soberanas no exame do contexto fático-probatório, concluíram que, embora o acidente tenha ocorrido em 12 de fevereiro de 1990, os danos na coluna cervical da vítima protraíram-se no tempo, de maneira que se foram agravando e somente em julho de 1994 pode ser constatado que resultaram na incapacidade laboral parcial e definitiva do autor da ação. Nesse contexto, o marco inicial da prescrição é a data em que a vítima tomou conhecimento das sequelas decorrentes do acidente aéreo, em 15 de julho de

1994. 2. O Código de Processo Civil, em seus arts. 437 a 439, autoriza o julgador a determinar, na fase de instrução probatória, de ofício ou a requerimento da parte, a realização de nova perícia, a fim de que a controvérsia trazida aos autos seja suficientemente esclarecida. A segunda perícia destina-se a corrigir eventual omissão ou inexatidão da primeira (CPC, art. 438). 3. Como no presente recurso especial tem-se pedido abrangente de correção de exorbitância do valor fixado na instância ordinária a título de reparação do dano moral, cabe o afastamento da indevida indexação ao salário-mínimo vigente na época do efetivo pagamento. 4. Recurso especial parcialmente provido, apenas para afastar a utilização do salário-mínimo como fator de indexação do valor reparatório dos danos morais.

A data inicial da prescrição, para o relator, o ministro Raul Araújo, é aquela em que a vítima tomou conhecimento das sequelas no caso, o acidente em questão ocorreu em fevereiro de 1990, as sequelas foram conhecidas em 1994 e a ação foi ajuizada em junho de 1995. Sendo assim, tanto faz adotar o prazo prescricional de cinco anos, previstos no Código de Defesa do Consumidor, ou de dois ou três anos como diz o Código Brasileiro de Aeronáutica, conforme pretendia a TAM. O ministro também destacou que há precedentes do STJ que aplica o prazo do CDC, quando outra norma representar retrocesso a direitos assegurados aos consumidores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De modo geral, neste artigo, analisou-se o que é a responsabilidade civil em acidentes aéreos, qual o seu conceito, como ela se aplica na prática e como se reflete em danos. Observa-se que a responsabilidade civil decorre de fatos sociais e da necessidade de segurança jurídica diante dos constantes riscos enfrentados pelo ser humano, sendo assim, o instituto jurídico da responsabilidade civil permite que o indivíduo que foi lesado sintam-se compensado quando o agente causador do dano fica obrigado à reparação.

A reparação dos danos decorrentes do transporte aéreo, conforme visto, deverá ocorrer frente aos danos materiais ou morais suportados pelas vítimas e por seus familiares. Além disso, foi demonstrado algumas das hipóteses da responsabilidade civil no Direito brasileiro, ainda que existam Tratados e Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil, essas devem ser utilizadas simultaneamente com as normas internas vigentes.

No desenvolvimento do tema, verificou-se em casos dessa natureza, de forma simples e clara, a necessidade cada vez mais premente de se apurar, com agilidade e precisão, a responsabilidade e a correspondente punição — de forma exemplar e na

exata medida das respectivas responsabilidades — de todos os responsáveis, direta ou indiretamente, pela morte das pessoas envolvidas.

Conclui-se, diante o exposto, que a posição geral dos tribunais com relação a responsabilidade civil das companhias aéreas é regida pelo Código de Defesa do Consumidor, tendo em vista que, o transporte aéreo é uma modalidade de prestação de serviços, sendo este, o entendimento predominante no ordenamento jurídico brasileiro.

REFERÊNCIAS

Assessoria Estatística; Aviões - **Sumário Estatístico 2010-2019**. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). Brasília. 2020.

BITTAR, Carlos Alberto. **Responsabilidade civil: teoria e prática**. 4a. Edição, Rio de Janeiro, Ed. Forense Universitária, 2001.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em 14 de abril de 2023.

BRASIL. **Decreto nº 5.910**, de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a

BRASIL. Lei 7.565, de 19.12.1986. **Código Brasileiro de Aeronáutica**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm >. Acesso em 10 de abril de 2023.

BRASIL. **Lei n. 10.406**, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm>. Acesso em 12 de abril de 2023.

BRASIL. **Lei n. 8.078**, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm>. Acesso em 21 de abril de 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **RECURSO ESPECIAL Nº 687.071 - RJ (2004/0110434-1)**. Recorrente: Tam Linhas Aéreas S/A. Recorrido: Carlos de Azevedo Salles. Relator: Min. Raul Araújo, 11 setembro 2012. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/resp-687071-sequelas-quatro-anos.pdf>>. Acesso em: 10 de abril de 2023.

CAVALCANTI, André Uchoa. **Responsabilidade Civil do Transportador aéreo: tratados internacionais, leis especiais e código de proteção e defesa do consumidor**. Rio de Janeiro:

CAVALIERI FILHO, Sérgio. Responsabilidade civil no novo Código Civil. **Revista de Direito do Consumidor**, v. 48, 2003. acidentes aéreos sobre eventual fato criminoso. 2018.

Ana Karollyny Costa OLIVEIRA; Mayra Gonçalves ELIAS; Juliana Carvalho PIVA. RESPONSABILIDADE CIVIL DAS COMPANHIAS AÉREAS EM CASOS DE ACIDENTES AÉREOS. JNT Facit Business and Technology Journal. QUALIS B1. 2023. FLUXO CONTÍNUO – MÊS DE MAIO. Ed. 41. VOL. 01. Págs. 78-92 ISSN: 2526-4281 <http://revistas.faculdadefacit.edu.br>. E-mail: jnt@faculdadefacit.edu.br.

COSTA, Wagner William Oliveira; DA SILVA, Sergio Ribeiro. **Responsabilidade civil**. Rio de Janeiro: Forense, v. 2, 1995.

CUNHA, Patrícia Gonçalves Moreira da. **Aplicação de acordos internacionais à luz do direito do consumidor**. Monografia. Faculdade de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. PUC-RJ. Rio de Janeiro, 2005.

dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078compilado.htm>. Acesso em 15 de abril de 2023.

DINIZ, Maria Helena. **Responsabilidade civil**. Saraiva, 1984.

DONIZETTI, Elpídio e QUINTELLA, Felipe. **Curso Didático de Direito Civil**, Atlas, 2017.

MIRAGEM, Bruno. **Direito Civil: Responsabilidade Civil**. São Paulo: Saraiva: 2015.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. Saraiva Educação SA, 2020

MESQUITA, Ivan Muniz. **Poder Espacial e Direito Aeronáutico**. Rio de Janeiro: Editora Luzes, 2018.

MORSELLO, Marco Fábio; JUNQUEIRA DE AZEVEDO, Antonio. **Responsabilidade civil no transporte aéreo**. 2004.

NETO, Eugênio Facchini. **Da responsabilidade civil no novo Código**. Acesso em, v. 20, 2017.

PETROUCIC, Mariana Zocca; FUNES, Gilmará Pesqueiro Fernandes Mohr. DA RESPONSABILIDADE CIVIL. **ETIC-ENCONTRO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA-ISSN 21-76-8498**, v. 4, n. 4, 2008.

SILVA, Rennan Monteiro da. **LEI 12970/14: as consequências de sigilo nas investigações de acidentes aéreos sobre eventual fato criminoso**. 2018.

Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999.

TARTUCE, Flávio. **Direito Civil – Vol. 2 – Direitos das Obrigações e Responsabilidade Civil**, 13ª edição. Forense, 12/2017 [GRUPO GEN].

BITTAR, Carlos Alberto. **Responsabilidade civil: teoria e prática**. 4a. Edição, Rio de Janeiro, Ed. Forense Universitária, 2001.

CAHALI, Youssef Said. **Do moral**, 2a. Edição rev. Atual e ampl., São Paulo, Ed. Revista dos Tribunais, 1998.

SOUSA et al. **A pesquisa bibliográfica: princípios e fundamentos**. Uberlândia: Fucamp, 2021. Disponível em: <<https://revistas.fucamp.edu.br/index.php/cadernos/article/view/2336>>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

Ana Karollyny Costa OLIVEIRA; Mayra Gonçalves ELIAS; Juliana Carvalho PIVA. **RESPONSABILIDADE CIVIL DAS COMPANHIAS AÉREAS EM CASOS DE ACIDENTES AÉREOS**. JNT Facit Business and Technology Journal. QUALIS B1. 2023. FLUXO CONTÍNUO – MÊS DE MAIO. Ed. 41. VOL. 01. Págs. 78-92 ISSN: 2526-4281 <http://revistas.faculdefacit.edu.br>. E-mail: jnt@faculdefacit.edu.br.

GIL, A. C. **Como classificar as pesquisas?** [S.l.]: 2012. Disponível em: <https://www.academia.edu/16134758/COMO_CLASSIFICAR_AS_PESQUISAS_1>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

PRIHL, Allison. **Responsabilidade civil das companhias aéreas.** 2022.

SILVA, Rennan Monteiro da. **LEI 12970/14: as consequências de sigilo nas investigações de acidentes aéreos sobre eventual fato criminoso.** 2018.