

**CENTRO UNIVERSITÁRIO CURITIBA  
FACULDADE DE DIREITO DE CURITIBA**

**LUCCAS BERNARDO CALDAS PASQUETTI**

**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS ÁREAS PELO EXTRAVIO DE  
BAGAGEM DO PASSAGEIRO**

**CURITIBA  
2018**

**LUCCAS BERNARDO CALDAS PASQUETTI**

**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS ÁREAS PELO EXTRAVIO DE  
BAGAGEM DO PASSAGEIRO**

Monografia apresentada como requisito parcial à  
obtenção do grau de Bacharel em Direito, do  
Centro Universitário Curitiba.

Orientador: Prof.º Eros Belin de Moura Cordeiro

**CURITIBA  
2018**

**LUCCAS BERNARDO CALDAS PASQUETTI**

**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS ÁREAS PELO EXTRAVIO DE  
BAGAGEM DO PASSAGEIRO**

**Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de  
Bacharel em Direito da Faculdade de Direito de Curitiba, pela Banca  
Examinadora formada pelos professores:**

**Orientador:**

---

---

**Professor Membro da Banca**

**Curitiba, de de 2018.**

A Deus, que me abençoou  
durante essa trajetória  
A meus pais, que me apoiaram  
durante toda vida.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, por me proporcionar essa conquista.

A meus familiares que me apoiam nas minhas decisões.

A professora Adriana Martins pela orientação na monografia I.

Ao Professor Eros Cordeiro, por ter aceitado a orientação e me ajudado a concluir o presente trabalho.

E a todos que direta ou indiretamente fizeram parte dessa formação.

“A base da sociedade é a justiça;  
o julgamento constitui a ordem da sociedade:  
ora o julgamento é a aplicação da justiça.”

(ARISTÓTELES)

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo demonstrar o atual entendimento jurisprudencial acerca da responsabilidade civil das empresas aéreas quanto ao extravio, perda ou avaria de bagagens que estão aos seus cuidados durante o transporte. Existem dois tipos de transporte aéreo, o comercial e o internacional. A diferença entre eles está no local de embarque e desembarque, haja vista que o transporte aéreo comercial é para viagens com local de destino no mesmo país do local de embarque, já o transporte aéreo internacional, o local de destino é sempre um país diverso do local de embarque. Isso interfere na legislação aplicada em casos de conflitos entre as empresas aéreas e os passageiros. Atualmente, em decorrência de uma recente decisão do STF, pacificou-se o entendimento de que os conflitos entre empresas internacionais e seus passageiros, referentes a extravio de bagagens e prazos prescricionais, deverão ser utilizadas as legislações internacionais para solucionar os conflitos, e não mais o Código de Defesa do Consumidor. Em se tratando de relação de consumo, em que o CDC é sempre mais benéfico ao consumidor, essa mudança pode trazer alguns prejuízos aos passageiros.

**Palavras-chave:** convenções internacionais, empresas aéreas, extravio de bagagens, responsabilidade civil, código de defesa do consumidor, responsabilidade do transportador.

## **LISTAS DE SIGLAS**

ART - Artigo

CC – Código Civil

CDC – Código de Defesa do Consumidor

CF – Constituição Federal

CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica

STF – Supremo Tribunal Federal



## SUMÁRIO

|                                                                |           |
|----------------------------------------------------------------|-----------|
| AGRADECIMENTOS .....                                           | 5         |
| RESUMO.....                                                    | 7         |
| LISTAS DE SIGLAS .....                                         | 8         |
| <b>1 INTRODUÇÃO.....</b>                                       | <b>8</b>  |
| <b>2 DO INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....</b>           | <b>10</b> |
| 2.1 DO HISTÓRICO DO INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL .....  | 10        |
| 2.2 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA E OBJETIVA.....                 | 11        |
| 2.3 RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL ..... | 12        |
| <b>3 DOS ELEMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL .....</b>         | <b>14</b> |
| 3.1 DA CONDUTA.....                                            | 14        |
| 3.2 CULPA.....                                                 | 15        |
| 3.3 NEXO DE CAUSALIDADE .....                                  | 15        |
| 3.4 DO DANO.....                                               | 16        |
| 3.4.1 Do Direito Brasileiro e o Dano .....                     | 17        |
| 3.5 DO DANO MATERIAL.....                                      | 18        |
| 3.6 DO DANO MORAL .....                                        | 19        |
| <b>4 DO TRANSPORTADOR.....</b>                                 | <b>21</b> |
| 4.1 A APLICAÇÃO DA LEI NO CONTRATO DE TRANSPORTE .....         | 21        |
| 4.2 DO CONTRATO DE TRANSPORTE.....                             | 23        |
| 4.3 DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR.....            | 24        |
| <b>5 DO TRANSPORTE AÉREO .....</b>                             | <b>26</b> |
| 5.1 LEGISLAÇÃO PERTINENTE AO TRANSPORTE AÉREO .....            | 27        |
| 5.1.1 Convenção de Varsóvia.....                               | 27        |
| 5.1.2 Código Brasileiro da Aeronáutica.....                    | 29        |
| 5.1.3 Constituição Federal de 1988 e Código Civil de 2002..... | 31        |
| 5.1.4 Código de Defesa Consumidor .....                        | 32        |
| 5.2 DAS MUDANÇAS TRAZIDAS PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL.....   | 33        |
| 5.3 HIPÓTESES DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR.....  | 35        |
| 5.4 EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR .....        | 36        |
| <b>6 ANÁLISE JURISPRUDÊNCIAL .....</b>                         | <b>38</b> |
| <b>7 CONCLUSÃO .....</b>                                       | <b>40</b> |
| REFERÊNCIA .....                                               | 41        |

## 1 INTRODUÇÃO

Tratando-se de relações de transporte em geral, adota-se a responsabilidade objetiva, tendo em vista que as obrigações de transporte são de resultado, e o adimplemento do contrato só será possível se os passageiros ou as coisas são deixadas em segurança em seu local de destino, conforme acordado entre as partes. No caso contrário, se houver algum inadimplemento na obrigação prestada pela empresa de transporte, esta será responsabilizada, salvo se conseguir provar a ocorrência de caso fortuito ou força maior, fato exclusivo de terceiro ou culpa exclusiva do consumidor.

Em se tratando de empresas aéreas, o dano aos passageiros em relação às suas bagagens só se dará quando o fato se der pelo ato ilícito das empresas aéreas.

Sobre as aplicações de leis nessa seara, a última grande mudança que ocorreu em relação a responsabilidade civil das empresas aéreas foi o julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 636331 e do RE com Agravo (ARE) 766618, que modificou a aplicação da legislação acerca dos conflitos de empresas aéreas e passageiros quanto a extravio de bagagens.

Esse trabalho, portanto, orientar-se-á no sentido de analisar o que essa mudança na aplicação de lei pode acarretar para o consumidor, haja vista que antes, aplicava-se o Código de Defesa do Consumidor a este conflito, que por sua vez era mais benéfico aos Consumidores.

Para o desenvolvimento do presente trabalho, foram utilizadas pesquisas bibliográficas de renomados nomes do Direito brasileiro, como Silvo Salvo Venosa, bem como as legislações aplicadas ao transporte aéreo, incluindo as legislações internacionais como Convenção de Varsóvia, bem como a análise da jurisprudência majoritária, mesmo antes, como após a mudança trazida pelo SFT.

O trabalho estrutura-se em capítulos apresentando-se no primeiro a definição histórica do instituto da responsabilidade civil, no segundo capítulo os elementos da responsabilidade civil, no terceiro capítulo apresentamos o contrato de transporte, e a responsabilidade civil do transportador, no quarto capítulo apresentamos a responsabilidade civil do transportador aéreo, e a lei a ser aplicada acerca do transporte aéreo comercial e internacional, após fazemos uma análise jurisprudencial

com provimento de recursos com o fundamento do novo entendimento do STF, e por fim, finalizamos com um texto conclusivo, todos eles realizados na cidade de Curitiba – Paraná, com o intuito de responder o problema exposto acima.

## 2 DO INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

A palavra Responsabilidade tem origem latina que significa *spondeo*, obrigação, dever, garantir, podendo ser definida como a vinculação do devedor nos contratos celebrados.

A função desse Instituto é repor o equilíbrio moral e patrimonial, restaurar o *statu quo ante*<sup>1</sup>, devendo o autor arcar com as consequências de um ato, fato ou negócio que resultou num dano.

### 2.1 DO HISTÓRICO DO INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

A princípio, o Império Babilônico através do Código de Hamurabi era a única civilização com um regime de autotutela. É através da Lei de Talião retirada do Código de Hamurabi, que vislumbramos a principal característica do instituto da responsabilidade civil, que naquela época existia apenas como uma espécie de castigo ao autor do dano, daí então que vem a famosa expressão olho por olho e dente por dente.

Com o intuito de defender seus interesses e o interesse de seus familiares, os cidadãos agiam com uma motivação de vingança a qualquer ato injusto que viesse a lhe prejudicar, ou a prejudicar seu grupo social.

Dominava, então, a vingança privada, “forma primitiva, selvagem talvez, mas humana, da reação espontânea e natural contra o mal sofrido; solução comum a todos os povos nas suas origens, para a reparação do mal pelo mal.”<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> **Statu Quo Ante**: expressão em latim que significa estado em que. Estado anterior à questão de que se trata.

<sup>2</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro** VOL. 4: responsabilidade civil. 12ª edição. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 24.

A Lei de Talião buscava equiparar o dano causado pelo autor retribuindo este fato com uma punição, havendo ainda um pagamento de ordem econômica, equiparando-se a uma indenização, combatendo dessa forma, o desejo de vingança.

Passando a análise do direito Romano, é com a Teoria clássica que o Instituto da Responsabilidade Civil começa a ser aperfeiçoado com a criação dos três requisitos principais do instituto, o dano, a culpa, e a relação de causalidade entre o fato e o dano.

A inicialização do dever de indenizar se deu com a divisão dos delitos em públicos e privados, tendo como consequência a distinção da reparação e da pena, e a diminuição da necessidade do Estado em punir.

Com o surgimento da Lei Aquilã no ano de 286 a.C., cria-se o princípio pelo qual punisse a culpa do autor do dano injustamente provocado.

Funda-se aí a origem da responsabilidade extracontratual fundada na culpa. Por essa razão, denomina-se também responsabilidade aquiliana essa modalidade (...)³

Por fim, em se tratando do Direito Francês, este foi o responsável por aperfeiçoar o entendimento dado pelo Direito Romano, que por sua vez distinguiu a responsabilidade penal e a responsabilidade civil, estabelecendo princípios para a reparação quando houver culpa.

## 2.2 RESPONSABILIDADE SUBJETIVA E OBJETIVA

A Responsabilidade é dividida em responsabilidade subjetiva e a responsabilidade objetiva. A primeira delas está ligada a ideia central de culpa (*lato sensu*), e a segunda trata-se do resultado do fato danoso e do nexos causal, resultando na teoria do risco.

---

³ VENOSA, Sílvio Salvo. **Direito Civil** - Vol. II - Teoria Geral das Obrigações. 16ª edição. São Paulo: Atlas, 2016. p. 22.

Na responsabilidade objetiva não é necessária a presença da culpa do autor do dano, sendo necessário apenas a ligação do agente e o dano causado (nexo de causalidade).

Carlos Roberto Gonçalves define a responsabilidade subjetiva e objetiva da seguinte forma.

Diz-se, pois, ser “subjetiva” a responsabilidade quando se esteia na ideia de culpa. A prova da culpa do agente passa a ser pressuposto necessário do dano indenizável. Dentro desta concepção, a responsabilidade do causador do dano somente se configura se agiu com dolo ou culpa (...) denomina *objetiva* a responsabilidade que *independe de culpa*. Este pode ou não existir, mas será sempre irrelevante para a configuração do dever de indenizar. Indispensável será a relação de causalidade entre a ação e o dano (...)⁴

### 2.3 RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

Ainda, a responsabilidade civil pode ser dividida em responsabilidade civil contratual e responsabilidade civil extracontratual.

A responsabilidade civil contratual, configura-se o dano com a violação decorrente de um contrato ou um negócio jurídico unilateral, haja vista que se duas pessoas celebram um contrato, tornam-se responsáveis por cumprir as obrigações que acordaram. Neste viés, o credor da relação jurídica deve demonstrar que a obrigação foi descumprida, já o devedor, só será afastado da condenação ao pagamento do dano, comprovando a existência de alguma das excludentes de ilicitude aplicadas pela lei, sendo elas a culpa exclusiva da vítima, caso fortuito ou força maior.

Sobre a responsabilidade civil contratual lesiona Carlos Roberto Gonçalves:

a responsabilidade contratual abrange também o inadimplemento ou mora relativos a qualquer obrigação, ainda que proveniente de um negócio unilateral (como o testamento, a procuração ou a promessa de recompensa) ou da lei (como a obrigação de prestar alimentos)⁵

---

⁴ GONÇALVES, 2017. p. 48.

⁵ Id. 2017.p. 45.

Já a responsabilidade civil extracontratual, tem por fonte os deveres jurídicos originados da lei ou do ordenamento jurídico. De acordo com o civilista Arnaldo Rizzardo:

Sendo extracontratual a responsabilidade, não existe alguma ligação entre o autor do dano e o ofendido. A partir da prática do ato ilícito nasce a relação obrigacional. Realmente, o dever de indenizar, que aparece com a ofensa, cria a relação entre o obrigado e o titular do direito.<sup>6</sup>

Ainda, de acordo com Carlos Roberto Gonçalves:

E a responsabilidade extracontratual compreende, por seu turno, a violação dos deveres gerais de abstenção ou omissão, como os que correspondem aos direitos reais, aos direitos da personalidade ou aos direitos de autor.<sup>7</sup>

A responsabilidade civil extracontratual não deriva de um contrato, pois não existe nenhum vínculo jurídico entre o agente e o causador do dano no momento da prática do ato ilícito, esta deriva na inobservância do dever legal de não lesar.

---

<sup>6</sup> RIZZARDO, Arnaldo. **Responsabilidade Civil**. 7ª edição. Rio de Janeiro: Forense, 2015. Disponível em: <<https://online.minhabiblioteca.com.br/#/books/978-85-309-6593-8/cfi/6/22!/4/182/4@0:0>> acesso em 17 de Março de 2018.

<sup>7</sup> GONÇALVES, 2017. p. 45.

### 3 DOS ELEMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

#### 3.1 DA CONDUTA

Um dos elementos principais do ato ilícito é a conduta humana, que é por meio da ação ou omissão produz consequências jurídicas que chamamos de responsabilidade civil. A ação ou omissão decorrem de um dever que possui três formas, um dever legal, um dever contratual ou um dever social.

De acordo com o disposto no artigo 186 do Código Civil de 2002 aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

A conduta humana, elemento da responsabilidade civil, pode ser dividida em ação omissão, também chamadas de negativa ou positiva, conforme define os Civilistas Pablo Stolze Glagiano e Rodolfo Pamplona Filho no livro Novo Curso de Direito Civil - Responsabilidade:

A primeira delas traduz-se pela prática de um comportamento ativo, positivo, a exemplo do dano causado pelo sujeito que, embriagado, arremessa o seu veículo contra o muro do vizinho. A segunda forma de conduta, por sua vez, é de intelecção mais sutil. Trata-se da atuação omissiva ou negativa, geradora de dano. Se, no plano físico, a omissão pode ser interpretada como um “nada”, um “não fazer”, uma “simples abstenção”, no plano jurídico, este tipo de comportamento pode gerar dano atribuível ao omitente, que será responsabilizado pelo mesmo.<sup>8</sup>

Ainda no entendimento de Carlos Roberto Gonçalves:

Para que se configure a responsabilidade por omissão é necessário que exista o dever jurídico de praticar determinado fato (de não se omitir) e que se demonstre que, com a sua prática, o dano poderia ter sido evitado.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> GAGLIANO Stolze, P. FILHO, P. e Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**, vol. 3 – Responsabilidade civil. 15ª edição. São Paulo: Saraiva, 2017. p.79.

<sup>9</sup> GONÇALVES, 2017. p. 59.



### 3.2 CULPA

No âmbito da responsabilidade civil, não existe relevância a distinção de dolo ou culpa *stricto sensu*, pois trata-se de objetivar a indenização da vítima pelo dano sofrido, e não punir o agente que causou a ofensa, sendo a indenização no mesmo grau da extensão do dano e não pelo grau de culpabilidade.

Dessa forma basta para a responsabilidade civil, que no instante da conduta o agente tenha agido com dolo ou tenha agido sem o devido dever de cuidado.

Acerca da culpa existem civilistas que entendem que o ato ilícito é configurado através de comportamento culposos, logo, condição da responsabilidade civil, porém existem civilistas que não definem a culpa como um dos elementos da responsabilidade civil, como Pablo Stolze e Rodolfo Pamplona:

A culpa, portanto, não é um elemento essencial, mas sim acidental, pelo que reiteramos nosso entendimento de que os elementos básicos ou pressupostos gerais da responsabilidade civil são apenas três: a conduta humana (positiva ou negativa), o dano ou prejuízo, e o nexo de causalidade, todos eles desenvolvidos cuidadosamente nos próximos capítulos.<sup>10</sup>

### 3.3 NEXO DE CAUSALIDADE

Diferentemente do que ocorre com a culpa, o nexo de causalidade é um dos principais elementos da responsabilidade civil, que pode ser definido como a relação causa e efeito entre a conduta praticada pelo agente e o resultado obtido

Existem várias teorias para explicar o nexo de causalidade, sendo as mais relevantes a causalidade adequada, a teoria dos danos diretos e imediatos e a teoria da equivalência dos antecedentes.

Com fundamento no disposto pelo artigo 403 do Código Civil de 2002, o Civilista Carlos Roberto Gonçalves afirma que a teoria aplicada pelo Código Civil brasileiro é a teoria da causalidade direta ou imediata, também conhecida como teoria da interrupção do nexo causal.

---

<sup>10</sup> GAGLIANO, FILHO, 2017, p. 75.

Segundo tal teoria, cada agente responde, assim, somente pelos danos que resultam direta e imediatamente, isto é, proximamente, de sua conduta. Das várias teorias sobre o nexo causal, o nosso Código adotou, indiscutivelmente, a do dano direto e imediato, como está expresso no art. 403. Dispõe, com efeito, o mencionado dispositivo legal: “Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual”. Não é, portanto, indenizável o chamado “dano remoto”, que seria consequência “indireta” do inadimplemento, envolvendo lucros cessantes para cuja caracterização tivessem de concorrer outros fatores.<sup>11</sup>

Em relação ao nexo de causalidade, é de mera importância citarmos o entendimento do civilista Sergio Cavalieri Filho sobre o tema:

Não basta, portanto, que o agente tenha praticado uma conduta ilícita; tampouco que a vítima tenha sofrido um dano. É preciso que esse dano tenha sido causado pela conduta ilícita do agente, que exista entre ambos uma necessária relação de causa e efeito.<sup>12</sup>

### 3.4 DO DANO

O Dano, palavra de origem latina *damnum* significa o prejuízo causado a outrem. Conforme conceitua o dicionário, o dano significa danificar, estragar. É uma lesão tanto ao patrimônio quanto a moral de um indivíduo ligado ao ato ilícito.

Existem diversas formas de dano, podendo ser um dano moral ou material, um dano individual ou um dano coletivo, ou ainda um dano que não tenha causado prejuízos econômicos. O civilista Sílvio de Salvo Venosa entende que o dano sempre estará ligado a algum prejuízo.

Na noção de dano está sempre presente a noção de prejuízo. Nem sempre a transgressão de uma norma ocasiona dano. Somente haverá possibilidade de indenização, como regra, se o ato ilícito ocasionar dano.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> GONÇALVES, 2017, p. 363.

<sup>12</sup> FILHO, Cavalieri, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 12ª edição. São Paulo: Atlas, 2015. p 66.

<sup>13</sup> VENOSA, 2016, p. 44.

Neste sentido, o dano é causado por um ato ilícito e tem como consequência a efetiva redução patrimonial ou ainda uma lesão moral de um indivíduo.

### 3.4.1 Do Direito Brasileiro e o Dano

Após o direito de personalidade ter sua eventual tutela no direito é que iniciou uma garantia de reparação a sua lesão. A partir desse ponto, todo aquele que sofreu dano na esfera da personalidade e na esfera moral terá direito a reparação.

O dano só teve a sua solidificação no direito brasileiro com o advento da Constituição Federal de 1988 e com a chegada do Código Civil de 2002, haja vista que com o Código Civil de 1916 os Tribunais não tinham um entendimento pacífico sobre o este tema, havendo sempre um conflito acerca da reparação do dano nas decisões daquela época.

O dispositivo de lei do Código Civil de 1916 que mais deixava claro o direito a reparação pelo dano era o artigo 159 que dispunha a obrigação de reparar o dano aquele que violar direito ou causar prejuízo a outrem.

Com a chegada da Constituição Federal de 1988 é que os juristas não tiveram mais dúvidas quanto ao direito a reparação pelo dano, pois o artigo 5º trouxe um rol de direitos e garantias fundamentais aos cidadãos, sendo de mera importância a citação do artigo 5º inciso X da Constituição:

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;<sup>14</sup>

Dessa forma fica assegurado a todo cidadão o direito a indenização por dano moral e material, sendo atribuído ao julgador a fixação do quantum indenizatório.

No ano de 2002 com a chegada do Código Civil, o artigo 927 destaca a obrigatoriedade de reparação de dano causado por ato ilícito, e ainda, no artigo 944

---

<sup>14</sup> BRASIL. **Constituição Federal** (1988) – Art. 5º, Inciso X.

fica determinado que esta indenização levará em conta os parâmetros da extensão do dano causado.

Neste sentido, buscou-se uma reparação financeira ao dano sofrido, um pagamento que equivalesse a ofensa, uma compensação satisfatória ao ofendido.

### 3.5 DO DANO MATERIAL

Pode-se definir o dano material, como aquele dano que atinge diretamente ao patrimônio de um cidadão, que se vê lesado por outrem. Esse dano patrimonial pode atingir tanto uma pessoa física como uma pessoa jurídica, e só terá a devida reparação a vítima que comprovar o prejuízo sofrido.

O artigo 402 do Código Civil trás os critérios para o ressarcimento do dano material sofrido pelo ofendido, quais sejam, o dano emergente, e o lucro cessante. Vejamos o dispositivo de lei:

Art. 402. Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar.<sup>15</sup>

Para o ressarcimento do dano emergente, é verificado o efetivo prejuízo causado pelo autor do ato ilícito.

Já o ressarcimento do lucro cessante, é verificado para o ressarcimento o que a vítima deixou de receber em decorrência do ato ilícito, haja vista que é o dano neste caso está ligado ao prejuízo.

O civilista Carlos Roberto Gonçalves define o dano emergente e o lucro cessante da seguinte maneira:

Dano emergente é o efetivo prejuízo, a diminuição patrimonial sofrida pela vítima. (...) Representa, pois, a diferença entre o patrimônio que a vítima tinha antes do ato ilícito e o que passou a ter depois. Lucros cessante é a frustração da expectativa de lucro. É a perda de um ganho esperado. Há

---

<sup>15</sup> BRASIL. **Código Civil** (2002). Art. 402.

casos em que a indenização já vem estimada no contrato, como acontece quando se pactua a cláusula penal compensatória.<sup>16</sup>

### 3.6 DO DANO MORAL

Partindo do pressuposto de que com a Constituição Federal de 1988 iniciou-se a tutela ao direito da personalidade, podemos definir o dano moral como toda a ofensa ou violação dos princípios de ordem moral de cada cidadão. É o dano que afeta o estado de espírito do ofendido, que por sua vez, não voltará ao *status quo ante*, por este motivo é que o dano moral não é reparado, pois jamais poderá reparar um dano a integridade ou a honra do ofendido, por este motivo o dano moral é compensado.

Compensa-se o sofrimento, a tristeza, o vexame e a humilhação sofrida pela vítima com uma indenização.

De acordo com o civilista Silvio de Salvo Venosa, em sua obra *Direito Civil – Obrigações e Responsabilidade Civil*, o dano moral pode ser definido como:

Dano moral ou extrapatrimonial é o prejuízo que afeta o ânimo psíquico, moral e intelectual da vítima. Sua atuação é dentro dos direitos da personalidade. Nesse campo, o prejuízo transita pelo imponderável, daí por que aumentam as dificuldades de se estabelecer a justa recompensa pelo dano.<sup>17</sup>

O artigo 927 do Código Civil dispõe a obrigatoriedade do autor do dano em reparar o ofendido, porém, para que seja responsabilizado a compensar a vítima por danos morais deve-se provar a existência dos requisitos da responsabilidade civil, quais sejam o ato ilícito, o dano sofrido, e o nexo de causalidade.

O ato ilícito trata-se da infração de um direito pela ação ou omissão.

Com efeito, para se apresentar o dever de reparar, necessário se faz: que haja uma ação ou omissão, por parte do agente; que a mesma seja causa do prejuízo experimentado pela vítima; que haja ocorrido efetivamente um prejuízo; e que o agente tenha agido com dolo ou com culpa.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> GONÇALVES, 2017. p. 374.

<sup>17</sup> VENOSA, 2016, p. 54.

<sup>18</sup> RODRIGUES, Silvio. *Direito Civil* Volume 1 Parte Geral. 34ª Edição. São Paulo: Saraiva, 2003. p 354.

Como já mencionado, o segundo requisito para a compensação do dano moral é o próprio dano sofrido, que deve ser comprovado, senão, impossível se torna a sua indenização.

Quanto ao nexo de causalidade, este é a relação entre o dano causado a vítima e a antijuridicidade do ato. Sobre o último requisito da responsabilidade civil disserta Caio Mário da Silva Pereira:

Não basta que o agente haja procedido contra direito, isto é, não se define a responsabilidade pelo fato de cometer um “erro de conduta”; não basta que a vítima sofra um “dano”; que é o elemento objetivo do dever de indenizar, pois se não houver um prejuízo a conduta antijurídica não gera obrigação ressarcitória. É necessário se estabeleça uma relação de causalidade entre a injuridicidade da ação e o mal causado, (...) <sup>19</sup>

Havendo esses três requisitos, ato ilícito, dano e nexo de causalidade, haverá o direito a compensação do dano sofrido.

---

<sup>19</sup> PEREIRA, Caio Mário Silva. **Responsabilidade Civil**. 11ª edição. Rio de Janeiro: Forense, 2016. p 102.

## 4 DO TRANSPORTADOR

### 4.1 A APLICAÇÃO DA LEI NO CONTRATO DE TRANSPORTE

O transporte de pessoas ou coisas, seja pela via terrestre, aérea ou aquática, teve um crescimento muito significativo nas últimas décadas, porém com o crescimento desses meios de transportes, ao mesmo tempo acaba sendo necessário uma legislação eficiente para sua aplicação, tendo em vista o risco que esses transportes trazem para a vida e ao patrimônio das pessoas.

No Brasil a primeira legislação criada para aplicação da lei no que diz respeito ao transporte foi o Decreto nº 2.681 de 7 de dezembro de 1912, que regulou a responsabilidade civil nas estradas de ferro. Em seu artigo 1º dispunha sobre a responsabilidade dada as estradas de ferro, vejamos:

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil: Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte:

Art. 1º - As estradas de ferro serão responsáveis pela perda total ou parcial, furto ou avaria das mercadorias que receberem para transportar.

Será sempre presumida a culpa e contra esta presunção só se admitirá alguma das seguintes provas:

1ª - caso fortuito ou força maior;

2ª - que a perda ou avaria se deu por vício intrínseco da mercadoria ou causas inerentes à sua natureza;

3ª - tratando-se de animais vivos, que a morte ou avaria foi consequência de risco que tal espécie de transporte faz naturalmente correr;

4ª - que a perda ou avaria foi devida ao mal acondicionamento da mercadoria ou a ter sido entregue para transportar sem estar encaixotada, enfardada ou protegida por qualquer outra espécie de envoltório;

5ª - que foi devido a ter sido transportada em vagões descobertos, em consequência de ajuste ou expressa determinação do regulamento;

6ª - que o carregamento e descarregamento foram feitos pelo remetente ou pelo destinatário ou pelos seus agentes e disto proveio a perda ou avaria;

7ª - que a mercadoria foi transportada em vagão ou plataforma especialmente fretada pelo remetente, sob a sua custódia e vigilância, e que a perda ou avaria foi consequência do risco que essa vigilância devia remover.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> BRASIL. **Decreto nº 2.681** de 7 de Dezembro de 1912 – Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2681\\_1912.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2681_1912.htm) Acesso em 24 de Março de 2018.

Inicialmente o Decreto nº 2.861 de 7 de dezembro de 1912 foi destinada para as estradas de ferro, mas oportunamente começou a ser interpretada para a aplicação nos demais meios de transporte. De acordo com o referido artigo, a responsabilidade é presumida, sendo que à vítima deveria comprovar o dano causado, e o nexo de causalidade entre ele, e ao transportador, posteriormente, restava comprovar a falta de culpa.

Pelo art. 1º, adotou-se o princípio da culpa presumida do transportador. No transporte de pessoas, tal presunção era vencível diante de um caso fortuito ou força maior e na hipótese de culpa exclusiva do passageiro (art. 17); no transporte de coisas, também por motivo de act of God ou por diversas outras razões que escapavam ao controle do transportador, como o mau acondicionamento dos objetos (art. 1º).<sup>21</sup>

O Código Civil de 2002 foi a lei que mais trouxe abrangência ao assunto, visto que separou um capítulo especialmente para os contratos de transporte, diferenciando as duas formas de contrato, sendo o contrato de transporte de pessoas disposto nos artigos 734 à 742 e o contrato de transporte de coisas disposto nos artigos 743 à 756.

O Código Civil, em seu artigo 732 ainda dispõe sobre a possibilidade de aplicação de leis especiais, como é o caso do transporte aéreo, que se utiliza também de legislação internacional.

No pertinente à legislação aplicável, primordialmente passaram a incidir as normas do Código Civil. Nos pontos que não a contrariarem, aplicam-se as regras específicas, isto é, aquelas que disciplinam os transportes regulados por leis próprias.<sup>22</sup>

Quanto à aplicação do Código de Defesa do Consumidor aos contratos de transporte, apresenta o autor Paulo Nader:

Quanto à aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor, este contém disposição destinada aos órgãos públicos e empresas concessionárias, obrigando-os “a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos”. Este é o teor do caput do art. 22 que, no parágrafo

---

<sup>21</sup> NADER, Paulo. **Curso de Direito Civil - Vol. 7 - Responsabilidade Civil**. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense, 2015. p. 491.

<sup>22</sup> RIZZARDO, 2015.



único, refere-se à obrigação de tais pessoas jurídicas repararem os danos causados. Como os transportes coletivos são explorados mediante concessão, autorização ou permissão, ipso facto tais serviços são alcançados pelo Código de Defesa do Consumidor.<sup>23</sup>

## 4.2 DO CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte pode ser definido como um contrato pelo qual uma das partes se obriga a transportar uma pessoa ou coisa para outro local, mediante remuneração. No capítulo XIV do Código Civil está disciplinado a matéria do transporte, que engloba o transporte de pessoas e o transporte de coisas. O artigo 730 do Código civil conceitua o contrato de transporte e o artigo 736 dispõe a principal característica do contrato de transporte, que é a celebração mediante umretribuição. Vejamos os dispositivos de lei:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.<sup>24</sup>

De acordo com o autor Arnaldo Rizzardo, o contrato de transporte pode ser definido da seguinte maneira:

Define-se como contrato de transporte aquele pelo qual alguém se obriga a receber pessoas, coisas ou animais, e levá-los ao seu lugar de destino, com segurança e presteza, mediante o pagamento de um preço.<sup>25</sup>

O contrato de transportes pode ser classificado como um contrato consensual, um contrato bilateral, um contrato oneroso, um contrato comutativo, de resultado, um contrato não formal e, via de regra, um contrato de adesão, conforme o entendimento de Paulo Nader.

---

<sup>23</sup> NADER, 2015. p. 493.

<sup>24</sup> BRASIL. **Código Civil** (2002). Arts. 730 e 736.

<sup>25</sup> RIZZARDO, 2015.

Diz-se que é consensual, pois basta o acordo de vontades para que o contrato se aperfeiçoe. (...) O contrato é bilateral, pois tanto o transportador quanto a contraparte assumem obrigações. É oneroso, pois à prestação do transportador corresponde o pagamento de passagem ou frete. (...) Diz-se que é comutativo, pois há equivalência entre os quinhões, sendo estes definidos previamente. O contrato é de resultado, pois o transportador apenas cumpre a sua obrigação quando a pessoa ou coisa chega, incólume, ao lugar de destino. A lei não exige qualquer formalidade na formação do contrato, que pode até ser tácito, como nos transportes coletivos urbanos em que basta à pessoa dar entrada no coletivo para que se definam as obrigações. Geralmente o contrato é de adesão, como neste exemplo de contrato tácito. Diz-se paritário o contrato quando as partes discutem as suas cláusulas, influenciando o conteúdo das obrigações.<sup>26</sup>

#### 4.3 DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR

Desde a criação da Lei das estradas de Ferro, adotou-se a responsabilidade objetiva entre as relações de transporte. Tendo em vista que nas obrigações de transporte são de resultado, o adimplemento só será possível os passageiros ou as coisas são deixadas em segurança em seu local de destino, conforme acordado entre as partes. Caso haja algum inadimplemento na obrigação prestada pela empresa de transporte, esta será responsabilizada, salvo se conseguir provar a ocorrência de caso fortuito ou força maior, fato exclusivo de terceiro ou culpa exclusiva do consumidor.

Quanto às coisas, o transportador responde a partir do momento em que são despachadas. Caso o dano à pessoa ou à bagagem tenha sido provocado por abaloamento causado por terceiro, ainda assim o transportador responde perante o passageiro, assistindo-lhe, porém, direito de regresso em face do culpado.<sup>27</sup>

A esse respeito, o Supremo Tribunal Federal dispõe na Súmula 187 sobre a responsabilidade objetiva do transportador, com redação igual ao do artigo 735 do Código Civil.

---

<sup>26</sup> NADER, 2015, p. 493.

<sup>27</sup> Id. 2015, p. 496.

A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva. Data de aprovação do enunciado: Sessão Plenária de 13.12.1963. *Última atualização: 16.12.2017 (gls).*<sup>28</sup>

Vejamos a jurisprudência posterior ao enunciado do STF, transladada da própria súmula 187.

"4. Na espécie, restou consignado pelo Tribunal de Justiça que, embora diretamente provocado o acidente por ato doloso de terceiro - a vítima foi empurrada para fora de ônibus em movimento por seu companheiro, com quem discutia - contribui para o resultado o fato de que o veículo se deslocava com a porta traseira aberta, a configurar hipótese de omissão e negligência imputáveis à pessoa jurídica de direito privado prestadora do serviço público de transporte coletivo de passageiros, porque 'concorrendo com culpa para a consumação do acidente fatal'. 5. No julgamento do RE 591.874/MS (DJe-237 18.12.2009), o Plenário do Supremo Tribunal Federal consagrou, à unanimidade, sob o rito da repercussão geral, o entendimento de que, a teor do art. 37, § 6º, da Constituição da República, presente o nexo de causalidade entre o ato administrativo e o dano causado ao terceiro, a responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público é objetiva em relação a usuários e não usuários do serviço. (...) Nessa linha, a jurisprudência de ambas as Turmas do Supremo Tribunal Federal evoluiu no sentido de que a responsabilidade objetiva do art. 37, § 6º, da Lei Maior alcança atos comissivos e omissivos. (...) Na mesma linha enuncia, ainda, a Súmula nº 187/STF, (...)." (RE 529241 AgR-EDv, Relatora Ministra Rosa Weber, Decisão Monocrática, julgamento em 13.11.2015, DJe de 18.11.2015).<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Súmula nº 187**: A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva. **Data de Aprovação**: Sessão Plenária de 13/12/1963. **Fonte de Publicação**: Súmula da Jurisprudência Predominante do Supremo Tribunal Federal – Anexo ao Regimento Interno. Edição: Imprensa Nacional, 1964, p. 96.

**Referência Legislativa**: Decreto nº 2.681/1912, art. 17; e art. 19. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3505>

<sup>29</sup> BRASIL. Recurso Especial 529241 AgR-EDv, Relatora Ministra Rosa Weber, Decisão Monocrática, julgamento em 13.11.2015, DJe de 18.11.2015. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3505> Acesso em 05 de Março de 2018.

## 5 DO TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo consiste no transporte de passageiros ou coisas de um lugar para o outro através de uma aeronave, que por sua vez é todo aparelho que pode ser manobrável em voo.

A responsabilidade civil das empresas de transporte se distingue das demais devido ao disposto no artigo 732 do Código Civil, em que a responsabilidade civil do transportador aéreo será regida por normas próprias como legislação especial e tratados e convenções internacionais

O transporte aéreo pode ser classificado de duas formas, o transporte aéreo doméstico e o transporte aéreo internacional.

O primeiro é aquele em que o ponto de partida e o ponto de destino estão localizados no mesmo território nacional, já o segundo, diz respeito a viagens realizadas para fora do país, onde a partida é em um território nacional, e o destino é no estrangeiro.

Conforme a classificação do transporte aéreo, este pode ter prevalência a uma legislação específica, como o Código de Defesa do Consumidor para os transportes aéreos domésticos, e a Convenção de Varsóvia e a Convenção de Montreal para os transportes aéreos internacionais.

Divide-se o transporte aéreo em internacional e interno ou nacional. O primeiro era disciplinado pela Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro de 1929, substituída pela Convenção de Montreal, celebrada em 28 de maio de 1999, mas só aprovada no Brasil em 18 de setembro de 2006, por meio do Decreto Legislativo no 59, e promulgada pelo Decreto no 5.910, de 27 de setembro de 2006. A Convenção de Montreal, portanto, a partir de setembro de 2006, é o novo diploma legal substitutivo do Sistema de Varsóvia. O transporte aéreo interno, presentemente, é regulado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> FILHO, 2015, p. 420.

## 5.1 LEGISLAÇÃO PERTINENTE AO TRANSPORTE AÉREO

### 5.1.1 Convenção de Varsóvia

Convenção de Varsóvia, foi regulamentada em 12 de outubro de 1929, e ratificada pelo Brasil através do Decreto de n.º 20.704 de 24 de novembro de 1931.

A Convenção de Varsóvia foi criada para unificar as regras da aviação civil internacional estabelecendo a responsabilidade das empresas transportadora em caso de danos a bagagens ocorridas durante a execução do transporte.

De modo geral os processos envolvendo passageiros e empresas aéreas internacionais, tem como base os valores estipulados pela Convenção de Varsóvia.

A Convenção de Varsóvia dificulta o pleito de indenização, pois, conforme a disposição do art. 20, isenta de responsabilidade o transportador, quando este prove que tomou as precauções devidas para impedir os danos ou que não lhe fora possível tomá-las. No transporte de passageiros, a responsabilidade do transportador ficou limitada, em caso de acidentes pessoais, à importância de cento e vinte mil francos, podendo os contratantes, entretanto, adotar um patamar mais elevado. Tal limite não prevalece em caso de reconhecida culpa grave ou dolo. Pelo art. 23, considerou-se nula qualquer cláusula de não responsabilidade ou que fixasse o valor da indenização aquém do limite estipulado pela Convenção.<sup>31</sup>

A Convenção de Varsóvia, foi revisada em 1955 com o advento do protocolo de Haia, que alterou a convenção estipulando novos limites para as indenizações. Porém, manteve a responsabilidade subjetiva para o transportador, só podendo responder por culpa grave ou dolo.

No sistema de Varsóvia, a responsabilidade do transportador aéreo era subjetiva, com culpa presumida, conforme se podia extrair dos arts. 17, 20 e 21 da respectiva Convenção. A indenização era limitada a um valor máximo, consoante o art. 22, no 1, da mesma Convenção, limitação essa que deixava de existir, passando a indenização a ser fixada com base no Direito Comum,

---

<sup>31</sup> NADER, 2015, p. 505.

se houvesse dolo ou culpa grave da parte do transportador, conforme o art. 25, no 1, do mesmo diploma legal.<sup>32</sup>

Os Estados Unidos exigiram das empresas aéreas que realizavam serviços para o país ou através de seu território, a assinatura do Acordo de Montreal de 1966, visando novamente revalorizar os limites de reparação, nascendo a responsabilidade objetiva do transportador aéreo.

A Convenção de Montreal adotou a responsabilidade objetiva com base na teoria do risco da atividade, conforme se depreende da leitura do seu art. 17, 1, que assim dispõe: “O transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou 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.”<sup>33</sup>

Surgiram novos instrumentos como os Protocolos Adicionais 1, 2, 3 e 4 de Montreal, em 1975, que alteraram com profundidade a Convenção de Varsóvia.

A partir de 1994 iniciou a revisão de toda disciplina das convenções internacionais, sendo ao final subscrita a Convenção, em Montreal – Canadá, na Conferência de Direito Aeronáutico, nascendo a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.

O Brasil é um dos signatários desse instrumento internacional, sendo aprovado a chamada Convenção de Montreal por intermédio do Decreto Legislativo 59, de 18.04.2006, e em 27.09.2006, o Decreto Presidencial 5.910 que promulgou a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional

A partir de então, o transporte aéreo internacional será regido pela Convenção de Montreal, no que não contrariar as disposições do Código Civil, artigo 732, que é a Lei Geral e preponderante.

---

<sup>32</sup> FILHO, 2015, p. 421.

<sup>33</sup> Id. 2005, p. 421.

### 5.1.2 Código Brasileiro da Aeronáutica

Cada país deve aprovar diploma legal próprio visando regular o transporte aéreo doméstico, uma vez que as Convenções Internacionais não se aplicam a este fim, apenas aos voos internacionais.

O Brasil baseou nas Convenções Internacionais para regularizar limitações acerca da responsabilidade do transportador pela indenização criando o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Analisando os principais artigos do Código Brasileiro de Aeronáutica, pode-se extrair do artigo 248 a expressa previsão legal de que no caso da responsabilidade contratual, os limites de indenização mencionados são afastados quando for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º A sentença, no Juízo Criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.<sup>34</sup>

Conforme dispõe o artigo 262 do CBA, a indenização por atraso, destruição ou avaria é limitada ao valor correspondente a três Obrigações do Tesouro Nacional por quilo, salvo declaração especial de valor, com pagamento de taxa suplementar.

Quanto à carga, dispõe o art. 262 que, por atraso, destruição ou avaria, a responsabilidade do transportador limita-se a 3 Obrigações do Tesouro Nacional por quilo, salvo declaração especial de valor, mediante o pagamento de taxa especial, se for o caso. O ônus de tais provas é do autor da ação, condição esta que dificulta em tese o sucesso no pleito indenizatório. Ressalva o Código que a sentença criminal, ao reconhecer o dolo ou a falta grave, constitui elemento suficiente de prova.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> BRASIL. **Código Brasileiro de Aeronáutica** (1986). Art. 248.

<sup>35</sup> NADER, 2015, p. 506.

O artigo 264 do CBA traz excludentes de responsabilidade de indenizar por fatos cujos efeitos não eram possíveis prever, evitar ou impedir, considerado como força maior, e ainda, quanto à perda, destruição ou avaria, estas resultarem exclusivamente de natureza ou vício próprio da mercadoria. Vejamos:

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:  
I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;  
II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:  
a) natureza ou vício próprio da mercadoria;  
b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;  
c) ato de guerra ou conflito armado;  
d) ato de autoridade pública referente à carga.<sup>36</sup>

No âmbito extracontratual, consagrou-se a responsabilidade objetiva pelos danos causados a terceiros na superfície, por aeronave em voo ou manobra, bem como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada, de acordo com o exposto no artigo 268 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.  
§ 1º Prevalece a responsabilidade do explorador quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.  
§ 2º Exime-se o explorador da responsabilidade se provar que:  
I - não há relação direta de causa e efeito entre o dano e os fatos apontados;  
II - resultou apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;  
III - a aeronave era operada por terceiro, não preposto nem dependente, que iludiu a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;  
IV - houve culpa exclusiva do prejudicado.  
§ 3º Considera-se a aeronave em voo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.  
§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em voo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.  
§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> BRASIL. **Código Brasileiro de Aeronáutica** (1986). Art. 264.

<sup>37</sup> BRASIL. **Código Brasileiro de Aeronáutica** (1986). Art. 268.



O CBA considera nula qualquer cláusula que isenta a responsabilidade da transportadora, podendo somente ser afastada essa incidência caso se prove que o dano causado foi oriundo de ação ou omissão dolosa ou por culpa grave do transportador.

### 5.1.3 Constituição Federal de 1988 e Código Civil de 2002

A Constituição Federal tem mera importância acerca da responsabilidade civil das empresas aéreas, pois em casos de conflitos entre as normas a serem aplicadas ao caso concreto, os princípios constitucionais se sobressaem as regras das convenções internacionais e ao Código Brasileiro da Aeronáutica.

A constituição federal trata da responsabilidade civil em seu artigo 37 parágrafo 6º que dispõe:

§ 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.<sup>38</sup>

Quanto ao Código Civil de 2002, este código trata do transporte de uma forma geral em seu capítulo XIV englobando o transporte de pessoas e também o transporte de coisas. Por tratar de uma forma geral sobre o assunto, é que o artigo 732 do Código Civil estabelece que o transporte aéreo terá sua regulamentação própria constante de legislação especial e convenções internacionais. Neste viés, analisa Paulo Nader:

Uma vez que o Código Civil não estabeleceu o critério de limites em caso de indenização por danos, disposições deste jaez, constantes tanto no Código Brasileiro de Aeronáutica quanto na Convenção de Varsóvia, são inaplicáveis. Já o seriam por força da Constituição Federal e do Código de Defesa do Consumidor. A única exceção fica por conta da indenização por extravio ou perda da bagagem, cujo valor deve corresponder ao declarado.

---

<sup>38</sup> BRASIL. **Constituição Federal** (1988) – Art. 37, §6º.

Para este fim, pode o transportador exigir a declaração do valor da bagagem, como dispõe o parágrafo único do art. 734.<sup>39</sup>

#### 5.1.4 Código de Defesa Consumidor

O Código de Defesa do Consumidor define como consumidor como toda aquela que adquire produto ou serviço como destinatário final. Dessa forma, como a relação de consumo atinge os passageiros e as empresas aéreas, o Código de Defesa do Consumidor é aplicado em caso de conflitos.

A proteção da parte mais fraca da relação consumerista tem fundamento na Constituição Federal de 1988 em seu artigo 5º, XXXII e 170, V, visando propiciar mecanismos de igualdade contratual ou mesmo na esfera extracontratual.

A aplicação do Código de Defesa do Consumidor no transporte aéreo tem por base o princípio da reparação integral do dano causado à vítima.

Todavia desde a criação do Código de Defesa do Consumidor, há uma divergência na doutrina se o CDC é aplicável ou não nas relações entre passageiro e empresas aéreas.

Um dos argumentos para justificar a aplicação do Código de defesa do Consumidor nas relações de consumo passageiro e empresa aérea, é o fato de o CDC ser lei posterior à Convenções Internacionais, pois em tese, revogaria seus diplomas anteriores.

Porém, conforme veremos a seguir, havendo um conflito entre ambos os diplomas, Código de Defesa do Consumidor e Convenções Internacionais, de acordo com o estabelecido pelo STF, aplica-se as Convenções internacionais acerca de extravio de bagagens, quanto a voos internacionais.

---

<sup>39</sup> NADER, 2015, p. 507.

## 5.2 DAS MUDANÇAS TRAZIDAS PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Acerca das relações entre empresas aéreas e seus passageiros, sempre houve um conflito sobre qual diploma deve ser aplicado a cada caso. Porém, em maio de 2017, por maioria de votos o Plenário do Supremo Tribunal Federal foi decidido no julgamento conjunto do Recurso Extraordinário (RE) 636331 e do RE com Agravo (ARE) 766618, que os conflitos que envolvem extravios de bagagem e prazos prescricionais ligados à relação de consumo em transporte aéreo internacional de passageiros deverão ser solucionados pelas regras estabelecidas na convenção de Varsóvia.

Com fundamento no artigo 178 da Constituição Federal que dispõe:

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.<sup>40</sup>

Extrai-se que as normas e tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, tem prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

O RE 636331, foi ajuizado no Supremo pela pessoa jurídica Air France contra acórdão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ) que, levando em conta a existência de relação de consumo entre as partes, determinou que a reparação pelo extravio de bagagem deveria ocorrer nos termos do CDC, e não segundo a Convenção de Varsóvia. Vejamos o presente julgado:

Recurso extraordinário com repercussão geral. 2. Extravio de bagagem. Dano material. Limitação. Antinomia. Convenção de Varsóvia. Código de Defesa do Consumidor. 3. Julgamento de mérito. É aplicável o limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais. 5. Repercussão geral. Tema 210. Fixação da tese: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao

---

<sup>40</sup> BRASIL. **Constituição Federal** (1988) – Art.178.

Código de Defesa do Consumidor". 6. Caso concreto. Acórdão que aplicou o Código de Defesa do Consumidor. Indenização superior ao limite previsto no art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Decisão recorrida reformada, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido na legislação internacional. 7. Recurso a que se dá provimento. (RE 636331, Relator(a): Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 25/05/2017, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-257 DIVULG 10-11-2017 PUBLIC 13-11-2017)<sup>41</sup>

Já o ARE 766618, foi interposto pela pessoa jurídica Air Canadá contra acórdão da justiça paulista, que aplicou o CDC e manteve a condenação da empresa ao pagamento de seis mil reais a título de indenização por danos morais a uma passageira, por atraso de doze horas em voo internacional. A empresa pedia a reforma da decisão, alegando que o prazo de prescrição de ação de responsabilidade civil decorrente de atraso de voo internacional deveria seguir os parâmetros da Convenção de Montreal, sucessora da Convenção de Varsóvia. Vejamos:

Ementa: Direito do consumidor. Transporte aéreo internacional. Conflito entre lei e tratado. Indenização. Prazo prescricional previsto em convenção internacional. Aplicabilidade. 1. Salvo quando versem sobre direitos humanos, os tratados e convenções internacionais ingressam no direito brasileiro com status equivalente ao de lei ordinária. Em princípio, portanto, as antinomias entre normas domésticas e convencionais resolvem-se pelos tradicionais critérios da cronologia e da especialidade. 2. Nada obstante, quanto à ordenação do transporte internacional, o art. 178 da Constituição estabelece regra especial de solução de antinomias, no sentido da prevalência dos tratados sobre a legislação doméstica, seja ela anterior ou posterior àqueles. Essa conclusão também se aplica quando o conflito envolve o Código de Defesa do Consumidor. 3. Tese afirmada em sede de repercussão geral: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor". 4. Recurso extraordinário provido. (ARE 766618, Relator(a): Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 25/05/2017, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-257 DIVULG 10-11-2017 PUBLIC 13-11-2017)<sup>42</sup>

<sup>41</sup> BRASIL. RE 636331, Relator(a): Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 25/05/2017, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-257 DIVULG 10-11-2017 PUBLIC 13-11-2017 Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28RE%24%2ESCLA%2E+E+636331%2ENUME%2E%29+OU+%28RE%2EACMS%2E+ADJ2+636331%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/9wt6lvb>

<sup>42</sup> BRASIL. ARE 766618, Relator(a): Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 25/05/2017, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-257 DIVULG 10-11-2017 PUBLIC 13-11-2017. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28ARE%24%2ESCLA%2E+E+766618%2ENUME%2E%29+OU+%28ARE%2EACMS%2E+ADJ2+766618%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/o2hn2t7>

### 5.3 HIPÓTESES DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR

O dever de transportar a bagagem até o destino acordado em perfeito estado advém, assim como no transporte do passageiro, de relação contratual. Os principais casos de responsabilização civil das empresas aéreas são os casos em que envolvem danos patrimonial e o dano extrapatrimonial.

Havendo danos patrimoniais independentemente de acidente, ou verificando-se a destruição, perda ou avaria em outros momentos, a responsabilidade é regida pelo direito comum, pois a causa não reside na natureza peculiar do transporte aéreo. Pelo contrário, situa-se na falta de diligência ou cuidados necessários impostos a todos os meios de transporte.<sup>43</sup>

A responsabilidade sobre os danos sofridos pelos passageiros em relação às suas bagagens só se dará quando o fato se der pelo ato ilícito das empresas aéreas, conforme expõe o Civilista Arnaldo Rizzarto:

Não se tratando de dano resultante de acidente aeronáutico, incabível a limitação da indenização prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica ou na Convenção de Varsóvia. Permanece total a responsabilidade do transportador pelo pagamento do valor das mercadorias extraviadas, eis que resultante, o dano, de ato ilícito.<sup>44</sup>

Quanto a reparação aos passageiros pela perda, extravio ou avaria de bagagens existe uma limitação acordada Convenção de Varsóvia, que fixou valores máximos para sua indenização, porém este limite estabelecido na maioria das vezes não é adequado, tendo em vista que não leva em consideração o dano moral muitas vezes sofrido pelos passageiros.

Com fundamento no Código de Defesa do Consumidor, cabível a indenização em caso de extravio de bagagem. Tal irregularidade caracteriza defeito na prestação de serviço e enseja ressarcimento por dano patrimonial e, à vista do desconforto e constrangimento pelos quais se sujeitam os passageiros nesta situação, tem-se ainda o dano moral.<sup>45</sup>

---

<sup>43</sup> RIZZARDO, 2015.

<sup>44</sup> Id. 2015.

<sup>45</sup> NADER, 2015, p. 511.

Em relação a perda de bagagem ou destruição definitiva da mesma, caso em que não tem como se reaproveitar da bagagem que o passageiro possuía, caberá a restituição total de seus bens.

Quando há a destruição parcial de bagagem pela empresa aérea, caberá o reembolso proporcional ao passageiro do que lhe foi lesado.

No caso de perda de bagagem, podem ocorrer de duas formas, a perda definitiva ou a perda temporária. No caso de perda definitiva de bagagem, caberá a plena restituição por parte do transportador. No caso de extravio temporário de bagagem, atraso da mesma, caberá a indenização por dano moral, bem como a restituição de eventuais despesas decorrentes de tal atraso.

#### 5.4 EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

Se a empresa aérea demonstrar que o fato inexistiu, ou ainda foi causado por culpa exclusiva de terceiro ou por culpa do próprio consumidor, este poderá ter a sua isenção na responsabilidade do dano causado ao passageiro.

O Código Brasileiro de Aeronáutica traz em seus artigos 256 e 264 as possibilidades de as empresas aéreas serem excluídas do dever de indenizar o passageiro, como pelo fato cujos efeitos não eram possíveis serem previstos, evitados ou impedidos, sendo considerados como força maior, e ainda, quanto à perda, destruição ou avaria das bagagens resultarem de natureza ou vício próprio da mercadoria, quando se tratar de embalagem defeituosa da carga feita pelo passageiro ou seus prepostos, vejamos:

256 § 1º O transportador não será responsável:

- a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;
- b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:

- I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;
- II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:
  - a) natureza ou vício próprio da mercadoria;

- b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;
- c) ato de guerra ou conflito armado;
- d) ato de autoridade pública referente à carga.<sup>46</sup>

Todo transportador assume os riscos do negócio, conseqüentemente, não podendo assumir os riscos imprevisíveis e inevitáveis a sua vontade e cautela. Dessa forma, todo prejuízo causado por caso fortuito ou força maior serão excludentes de responsabilidade do transportador.

Em se tratando de fato exclusivo de terceiro, suas possibilidades são taxativas, e não isenta o dever de indenizar, porém, abre a possibilidade ao direito de regresso em face do terceiro que originou o evento lesivo.

Nesse sentido, havendo culpa exclusiva de terceiro, o passageiro poderá propor ação diretamente contra o terceiro, contra a empresa aérea, ou ainda contra ambos, pois existe solidariedade passiva entre eles, e após quem se sentir prejudicado, poderá propor ação de regresso.

Há ainda uma terceira forma de excludente de responsabilidade, conhecida como culpa exclusiva do consumidor. Se a responsabilidade estiver com o passageiro, desaparecem as razões de reparação pela empresa aérea, haja vista que estaremos diante de uma excludente do nexo de causalidade.

Para os casos de culpa exclusiva do passageiro, o ônus da prova, neste caso, é do fornecedor, da empresa aérea, que deverá demonstrar que o fato culposo do consumidor é que ensejou o dano.

---

<sup>46</sup> BRASIL. **Código Brasileiro de Aeronáutica** (1986). Arts . 256 § 1º e 264.

## 6 ANÁLISE JURISPRUDÊNCIAL

Após recente mudança no entendimento do STF, conforme já mencionado no presente trabalho, muitas decisões foram reformadas, conforme o novo entendimento do Supremo.

CONSUMIDOR. RESPONSABILIDADE CIVIL. DEMANDA INDENIZATÓRIA POR DANOS MATERIAL E MORAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. ATRASO NA DEVOLUÇÃO DE BAGAGEM. PROCEDÊNCIA. CONDENAÇÃO À COMPENSAÇÃO PECUNIÁRIA POR DANO MORAL NO VALOR DE R\$ 20.000,00 (VINTE MIL REAIS) E AO RESSARCIMENTO PELO DANO MATERIAL, CARACTERIZADO PELAS DESPESAS COM TAXAS COBRADAS PELA EMPRESA E PELOS BENS NECESSÁRIOS ADQUIRIDOS DURANTE A VIAGEM, NA PROPORÇÃO DE METADE. APELO DA EMPRESA RÉ, BUSCANDO A REFORMA INTEGRAL DO JULGADO. SUBSIDIARIAMENTE, PRETENDE A REDUÇÃO DA VERBA COMPENSATÓRIA. JULGADO RECENTE DO E. STF, COM FIXAÇÃO DE TESE DE REPERCUSSÃO GERAL ACERCA DA PREVALÊNCIA DAS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E DE MONTREAL EM RELAÇÃO AO CDC. CONVENÇÃO DE MONTREAL INCORPORADA AO ORDENAMENTO JURÍDICO PÁTRIO POR INTERMÉDIO DO DECRETO Nº 5.910/2006. LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL PELO DANO MATERIAL AO PREVISTO NO ARTIGO 22 DA CONVENÇÃO DE MONTREAL. VERBA COMPENSATÓRIA EXACERBADA, CARECENDO DE REDUÇÃO. PARCIAL PROVIMENTO. 1. Na espécie, a parte autora obteve sentença de procedência dos seus pedidos, na qual se condenou a empresa de aviação ré à compensação pecuniária por dano moral no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) e ao ressarcimento pelo dano material no valor de R\$ 7.135,06 (sete mil cento e trinta e cinco reais e seis centavos). 2. No entanto, conforme notícia o Informativo nº 866, o E. STF, recentemente, ao julgar o RE 636.331/RJ, de relatoria do Ministro Gilmar Mendes, apreciou o tema 210 da repercussão geral e fixou a seguinte tese: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor". 3. Considerando que o artigo 22, item 2, da Convenção de Montreal (incorporado ao ordenamento jurídico nacional pelo Decreto nº 5.910/2006) estipula que no transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a 1.000 (mil) Direitos Especiais de Saque por passageiro, este deve ser o limite para a responsabilização da empresa aérea pelo dano material. 4. Quanto à verba compensatória por dano moral, em que pesem os transtornos suportados pela parte autora, tenho que a quantia fixada revela exacerbação, merecendo minoração para o montante de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), considerando que não houve perda definitiva da bagagem e dos bens que nela se encontrava. Precedentes desta Corte de Justiça. 5. Reparo na sentença que se impõe para adequá-la ao posicionamento vinculativo emanado pelo E. STF quanto à responsabilização, in casu, pelo dano material, bem como à jurisprudência deste Tribunal quanto à verba compensatória por dano moral. 6. Parcial provimento. (TJ-RJ - APL: 00138186020138190001 RIO DE JANEIRO CAPITAL 5 VARA CIVEL, Relator: CLEBER GHELFFENSTEIN, Data de Julgamento:



02/08/2017, DÉCIMA QUARTA CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação:  
03/08/2017)<sup>47</sup>

No presente caso, a empresa aérea havia sido condenada ao pagamento por danos morais e materiais ao passageiro no importe de R\$20.000,00 e R\$7.135,00 respectivamente, pelo extravio de bagagens. Com a interposição do recurso, reconheceu a prevalência das Convenções Internacionais, não se aplicando o Código de Defesa do Consumidor, haja vista se tratar de empresa aérea internacional. O recurso foi parcialmente provido para o fim de alterar o quantum indenizatório para que seja minorado para o montante de R\$10.000,00.

---

<sup>47</sup> BRASIL. TJ-RJ - APL: 00138186020138190001 RIO DE JANEIRO CAPITAL 5 VARA CIVEL, Relator: CLEBER GHELLENSTEIN, Data de Julgamento: 02/08/2017, DÉCIMA QUARTA CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 03/08/2017 Disponível em: <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/516807643/apelacao-apl-138186020138190001-rio-de-janeiro-capital-5-vara-civel/inteiro-teor-516807652?ref=juris-tabs> Acesso em 03 de Abril de 2018.

## 7 CONCLUSÃO

O desenvolvimento do presente trabalho possibilitou uma análise atual da responsabilidade civil das empresas aéreas acerca do extravio de bagagens, bem como quando as empresas aéreas são isentas da responsabilidade de indenizar o passageiro.

Ainda, possibilitou uma breve análise da recente mudança trazida pelo STF em maio de 2017, modificando a incidência do Código de Defesa do Consumidor para a prevalência das Convenções Internacionais nos conflitos que versam sobre extravio de bagagens e prazo prescricional, entre passageiros e empresas aéreas internacionais.

De modo geral, foi analisado o instituto da responsabilidade civil, apresentamos a aplicação da lei nos contratos de transporte, bem como as diversas mudanças e aplicações das legislações cabíveis ao transporte aéreo. Analisamos o julgamento conjunto do Recurso Extraordinário (RE) 636331 e do RE com Agravo (ARE) 766618, que resultou na inovação trazida pelo STF. Verificamos as principais causas que resultam na responsabilidade dos transportadores em ressarcir seus passageiros, bem como vimos as hipóteses que as empresas aéreas não devem indenizar o passageiro, pois trata-se de causas de excludentes de ilicitude que não geram a responsabilidade da empresa aérea a indenização pelo extravio de bagagens.

Dada a importância do assunto, e a quantidade de ações relativas a danos morais e materiais em face de empresas aéreas nacionais e internacionais, deve-se ter melhores parâmetros de indenizações para o fim de coibir as empresas aéreas a praticarem atos ilícitos em relação as bagagens de seus passageiros, tornando as indenizações uma forma educativa a essas empresas. Desestimulando a prática de extravios de bagagens dos passageiros.

## REFERÊNCIA

BRASIL – **Código de Defesa do Consumidor** (1990).

BRASIL - **Código Civil Brasileiro** (2002).

BRASIL – **Constituição Federal** (1988).

BRASIL – **Código Brasileiro de Aeronáutica** (1986).

FILHO, Cavalieri, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**, 12ª edição. São Paulo: Atlas, 2015.

GAGLIANO Stolze, P. FILHO, P. e Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**, vol. 3 – Responsabilidade civil. 15ª edição. São Paulo: Saraiva, 2017.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro** Vol. 4: responsabilidade civil, 12ª edição. São Paulo: Saraiva, 2017.

Supremo Tribunal Federal - Disponível em:  
<http://www.stf.jus.br/portal/principal/principal.asp>

JUSBRASIL – Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/?ref=navbar>

NADER, Paulo. Curso de Direito Civil - Vol. 7 - **Responsabilidade Civil**, 6ª edição, 2015. Rio de Janeiro: Forense.

PEREIRA, Caio Mário Silva. **Responsabilidade Civil**, 11ª edição. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

RIZZARDO, Arnaldo, **Responsabilidade Civil**, 7ª edição, 2015. Rio de Janeiro: Forense. Disponível em: <https://online.minhabiblioteca.com.br/#/books/978-85-309-6593-8/cfi/6/84!/4/746/12@0:100>

RODRIGUES, Silvio. **Direito Civil** Volume 1 Parte Geral 34ª Edição - Coleção Direito Civil. São Paulo: Saraiva, 2003.

VENOSA, Sílvio Salvo. **Direito Civil** - Vol. II - Teoria Geral das Obrigações, 16ª edição. São Paulo: Atlas, 2016.