

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO NO
TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA: LEGISLAÇÃO E
JURISPRUDÊNCIA**

Bárbara da Fonseca Pedroza

Tecnóloga em Comércio Exterior – Centro Federal de Educação Tecnológica do Rio Grande do Norte – CEFET/RN. E-mail: barbara.pedroza@hotmail.com.

Ítalo Márcio Gurgel de Castro

Professor Orientador do Curso de Tecnologia em Comércio Exterior do Centro Federal de Educação Tecnológica do Rio Grande do Norte – CEFET/RN.

E-mail: italocastro@cefetrn.br

RESUMO

Tendo em vista que a atividade dos transportes possui grande relevância para o progresso e desenvolvimento do comércio internacional e que, dentro desse contexto, a responsabilidade civil do transportador é alvo de polêmicas discussões, o presente estudo tem como foco as questões relativas à responsabilidade civil do transportador aéreo no transporte internacional de carga, visto que tal modalidade de transporte vem apresentando um constante crescimento nos últimos anos. Para tanto, buscou-se analisar uma bibliografia referente aos Códigos Civil, Aeronáutico, Consumerista e aos Tratados Internacionais que regulam o transporte aéreo, aliada às jurisprudências oriundas de diversos tribunais, dentre eles o Supremo Tribunal Federal, o Superior Tribunal de Justiça e alguns Tribunais Estaduais, que possibilitaram a análise no âmbito do judiciário do norte da responsabilização civil do transportador aéreo internacional de carga, bem como da aplicabilidade das leis internas e internacionais, quando conflitantes, e de questões sobre a limitação das indenizações, cumprindo, deste modo, o que nos propomos a realizar.

PALAVRAS-CHAVE: Responsabilidade civil. Transportador aéreo. Transporte internacional de carga.

**CIVILIAN RESPONSABILITY OF AIR SHIPPER IN THE INTERNATIONAL
CARGO SHIPMENT TRANSPORTATION: LEGISLATION AND
JURISPRUDENCE**

ABSTRACT

Bearing in mind that the activity of transport has great significance for the progress and development of the international trade and that, in that context, the civil responsibility of the carrier is target of controversial discussions, the following study focuses on the issues of civil liability of air carrier in international transport of cargo in the international transportation of cargo, since this type of transport has shown a constant growth in recent years. To this end, a bibliography concerning the Civil Codes, Aerospace, Consumer and international treaties governing air transport was examined, combined with the jurisprudence from various courts, including the Supreme Federal Court, the Superior Court of Justice and some State Courts, which enabled the analysis under the judiciary of

the way of civil liability of the carrier of international air cargo. Furthermore, the applicability of domestic and international laws, when conflicting, and questions about the limitation of damages, thus fulfilling what we propose to undertake.

KEY-WORDS: Civilian responsibility. Air shipper. International shipment transportation.

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO NO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA: LEGISLAÇÃO E JURISPRUDÊNCIA

INTRODUÇÃO

Os meios de transportes, quaisquer que sejam eles, constituem atualmente um fenômeno muito complexo, visto que envolvem diversificados aspectos, que estão diretamente relacionados à economia e aos meios técnicos utilizados, que irão ter relevância na esfera jurídica.

O comércio internacional é considerado um elemento importantíssimo para a promoção da harmonia sócio-econômica mundial. A inter-relação conseqüente desta postura alia uma nação à outra e faz com que suas carências sejam supridas. Ademais nos dias de hoje, em que se discute sobre crise de produção, as relações de consumo internacionais apresentam-se como peça essencial para o equilíbrio da economia, tendo em vista que os países exportam os bens produzidos abundantemente em seu território, aproveitando os recursos locais existentes, ao passo que, importam os bens cuja produção é dependente de fatores escassos localmente, sejam eles tecnológicos, ambientais ou decorrentes de outras vantagens comparativas. Surgindo, dentro desse contexto, o contrato como elemento regulador de tais relações entre os sujeitos.

Atualmente, o transporte aéreo internacional constitui uma importante ferramenta para o comércio internacional, com um reflexo sobre o balanço de pagamento brasileiro ponderável. A utilização do transporte aéreo na movimentação de carga vem crescendo de maneira significativa, visto que tal modalidade apresenta como vantagem a redução do fator distância-tempo, que além de se adequar a tendência mundial de redução de estoques, via aplicação de procedimentos *just in time*¹, acompanha o novo perfil do importador/exportador atualmente muito mais voltado para a comercialização de produtos de alto valor agregado. Entre os produtos que mais apresentam crescimento na movimentação de carga internacional estão celulares, DVDs e eletroeletrônicos em geral, sendo interessante lembrar que, até há bem pouco tempo, o Brasil só exportava produtos de baixo valor agregado, como couro e frutas.

De acordo com Noberto Jochmann, diretor-presidente da ABSA Cargo – empresa líder no mercado brasileiro de carga aérea, a participação do modal aéreo no mercado total de

¹ Segundo Keedi (2007, p. 137), o conceito de *just in time* é cada vez mais utilizado, e num mundo sem fronteiras a agilidade passa a ser fundamental. Nesse conceito, procura-se eliminar de todas as maneiras as perdas financeiras e os estoques de mercadorias, o que só pode encarecer os custos de produção, cujo efeito é direto no preço da venda. Em suma, o *just-in-time* é uma técnica japonesa de gestão da produção que se caracteriza pela manutenção de estoques apenas em quantidade suficiente para manter o processo produtivo no momento.

cargas em termos de volume e peso, entre 1 e 2 %, é insignificante. Contudo, tomando-se como base o valor das mercadorias transportadas, a sua participação aumenta consideravelmente para cerca de 25%. Análises apresentadas pela Boeing, através do Word Air Cargo Forecast 2006-2007, estudo realizado bienalmente pela empresa, com intuito de apontar a previsão mundial de cargas aéreas, estimaram que a projeção de crescimento da carga aérea internacional está na média de 6% ao ano até 2025, devendo o volume de carga transportado pela via aérea triplicar e a frota mundial de aeronaves cargueiras dobrar de tamanho.

Segundo a INFRAERO, no ano passado, o volume da movimentação de cargas apresentou um aumento de 17,5%, foram 689.030 toneladas movimentadas em 2007, contra 586.186 em 2006. Crescimento que, segundo previsão da mesma instituição, deve se manter em 2008, visto que o balanço da movimentação de carga aérea no primeiro trimestre deste ano demonstrou um crescimento de 16,7%, somadas importação e exportação, em relação ao mesmo período do ano passado.

É óbvio que, dentro de toda e qualquer movimentação, existe a possibilidade do surgimento de falhas que podem resultar em danos, e que, conseqüentemente, originarão a necessidade de reparação, conhecida, em outras palavras, como responsabilidade civil.

No transporte aéreo, tal responsabilidade pode ser observada de diferentes ângulos e, diante de tal contexto, a presente pesquisa terá como foco a responsabilidade do transportador aéreo no transporte internacional de carga, de onde surge a sua principal problemática: **Quais os principais aspectos da responsabilidade civil do transportador aéreo no transporte internacional de carga no âmbito legislativo e jurisprudencial?**

O objetivo geral deste trabalho é avaliar as hipóteses de responsabilização do transportador aéreo no transporte internacional de carga. Pretendendo-se, especificamente, avaliar a responsabilidade civil contratual e extracontratual do transportador aéreo internacional no transporte de carga, identificar os conflitos existentes entre as leis internas e internacionais, analisar a aplicabilidade das leis em conflito através da jurisprudência, bem como avaliar a aplicação e o limite de indenização.

O tema da presente pesquisa foi escolhido tanto para fazer frente ao considerável interesse da autora sobre os assuntos relacionados ao direito, ao transporte aéreo e ao comércio internacional, como também para fazer jus ao interesse em desenvolver-se profissionalmente no ramo de transporte aéreo internacional.

Tendo em vista que a atividade dos transportes possui grande relevância para o progresso e o desenvolvimento do comércio internacional, uma vez que não haveria a perfeita circulação de bens, riquezas e pessoas, se faltasse a mola mestra, que é o transporte, e que, dentro desse contexto, a responsabilidade civil é alvo de polêmicas discussões, essa pesquisa tentará aprofundar-se no tema, delimitando as reais hipóteses de responsabilização do transportador aéreo no transporte internacional de carga.

Ademais, diante da escassez e deficiência do material existente sobre o tema, visto que o mesmo apresenta-se de maneira independente, ou seja, analisando a responsabilidade civil do transportador aéreo ora de acordo com as leis internas, ora segundo as leis internacionais, buscar-se-á avaliar a aplicabilidade das leis quando essas são conflitantes e correlacionar essas variáveis vistas de forma independente pela doutrina. De posse disso,

tentar-se-á, por fim, servir de instrumento para os vários setores da sociedade, seja acadêmico, estatal ou empresarial, que porventura venha a ter interesse sobre o tema em questão.

Para viabilizar o alcance dos objetivos desta pesquisa foi necessário fazer uso de diversos tipos de fonte, sendo elas a pesquisa doutrinária; a pesquisa documental (jurisprudências e informações oriundas do STF, STJ e TJs); e as consultas aos códigos, em especial, aos Códigos Aeronáuticos (interno e internacional) e ao Código de Defesa do Consumidor.

Com o caráter preponderantemente analítico, o presente trabalho enquadra-se no tipo de pesquisa exploratória e descritiva, visto que busca proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas a torná-lo explícito, através de levantamentos bibliográficos e análise de jurisprudências para facilitar a compreensão acerca do mesmo, além de descrever suas características e estabelecer relações entre suas variáveis.

REFERENCIAL TEÓRICO

O contrato surgiu como uma forma de regramento das relações privadas e pode ser definido como um acordo firmado entre duas ou mais partes que expressam suas respectivas vontades e se obrigam a prestações recíprocas e equivalentes.

No transporte aéreo internacional de carga, o contrato funciona como instrumento formalizador da avença, de modo que o transportador, através dele, assume uma obrigação de resultado, o que significa dizer que o mesmo obriga-se a entregar a carga, em seu local de destino, no mesmo estado em que a recebeu.

Diante disso, faz-se imprescindível o estudo da teoria geral dos contratos para melhor compreensão dos temas específicos abordados pela presente pesquisa.

TEORIA GERAL DOS CONTRATOS: Evolução histórica do direito dos contratos

Para melhor compreensão dos conceitos e conteúdos acerca da teoria geral dos contratos, estudada no Direito Civil, faz-se imprescindível percorrer um breve histórico da evolução do direito dos contratos.

Em 21 de março de 1804, a França conheceu um novo código civil, o Código de Napoleão, cuja promulgação ratificou e corrigiu a maior parte das conquistas sociais alcançadas pela sociedade civil burguesa a partir da Revolução de 1789. Tais acontecimentos históricos ocorridos previamente ao Código Civil francês deram causa a um dos maiores marcos da nossa teoria geral dos contratos, afirma Borges (2005, p. 03).

Segundo Béo (2004, p. 01 – 02), dentre as causas deste marco, encontram-se concepções políticas e questionamentos sobre a relação entre Estado e Sociedade. O paradigma absolutista, modelo de um Estado com direitos ilimitados e autor de intervenções abusivas no setor privado, deparou-se com o paradigma liberal que questionava tal relação.

Ademais, a estrutura de classes sociais fornecia os elementos necessários para a violenta reação que ficou conhecida como Revolução Francesa (ou Revolução Burguesa), no final do século XVIII. E é justamente nesta transição entre o absolutismo e o liberalismo que encontram-se as raízes de uma das mais fortes ideologias jurídicas do Direito Civil: o liberalismo econômico, o individualismo e o voluntarismo.

De acordo com Borges (2005, p. 03 – 04), para que a classe burguesa, classe econômica emergente, expandisse suas atividades e, conseqüentemente, seu poder político fazia-se necessário uma nova forma de regramento das relações privadas, visto que suas negociações limitavam-se a institutos de origem feudal, fato esse que dificultava a livre circulação de riquezas e o livre acesso à aquisição de bens.

Os ideais iluministas inerentes a Revolução Francesa, principalmente os de liberdade e igualdade, foram incorporados ao discurso jurídico e fundamentaram dois importantes princípios da teoria clássica dos contratos: a liberdade de contratar, juntamente com a liberdade contratual, e a igualdade formal das partes contratantes. De acordo com Gomes (2001, p. 06):

O *contrato* surge como uma categoria que serve a todos os tipos de relações entre sujeitos de direito e a qualquer pessoa independentemente de sua posição ou condição social. Não se levava em conta a condição ou posição social dos sujeitos, se pertenciam ou não a certa classe, se eram ricos ou pobres, nem se consideravam os valores de uso, mas somente o parâmetro da troca, a equivalência das mercadorias, não se distinguia se o objeto de contrato era um bem de consumo ou um bem essencial, um meio de produção ou um bem voluptuário [...]

Assim sendo, destaca-se Borges (2005, p. 04), que aponta para as reivindicações, de que todos fossem livres e iguais perante a lei, atendendo satisfatoriamente às necessidades da burguesia no que diz respeito ao acesso a qualquer forma de bens, inclusive aos reservados à nobreza e ao clero. O discurso era de que se todos fossem livres entre si e perante o Estado, além de iguais perante a lei, seria possível o estabelecimento de relações jurídicas contratuais livremente, sendo considerado justo o que fosse pactuado. Se o contrato era justo, em termos de igualdade e liberdade das partes, o pacto deveria ter força obrigatória não podendo o Estado intervir no conteúdo da relação contratual, exceto em casos de ordem pública e contrariedade aos bons costumes.

Com a liberdade de contratar e a igualdade formal, o contrato acabou sendo usado amiúde como instrumento de abuso e exploração do ser humano, com o amparo do direito. Tal fato resultou em crescentes demandas destinadas ao Estado solicitando intervenção nas relações privadas, com o objetivo de equilibrar as relações contratuais, proteger os que se obrigassem em condições de vulnerabilidade e estabelecer condições mínimas de igualdade entre as partes.

O surgimento de um Estado Intervencionista tornou-se inevitável com o advento da revolução industrial, das guerras européias e de outros fatores econômicos. Segundo Gomes (2001, p. 07), estando “determinado a dirigir a economia, o Estado ditou normas impondo o conteúdo de certas relações contratuais, proibiu a introdução de determinadas cláusulas, exigiu sua autorização para formação dos contratos, atribuiu a obrigação de contratar a uma das partes potenciais e mandou inserir na relação inteiramente disposições legais ou regulamentares”. Tal intervenção pública fomentou forte reação dos civilistas clássicos, que denunciaram a publicização do Direito Civil, isto é, a progressiva

intervenção do Estado na autonomia privada, além da crise do contrato e da autonomia da vontade.

Foi a partir desse intervencionismo que novos ramos do Direito destacaram-se do Direito Civil, como o Direito do Consumidor e o Direito do Trabalho. Na visão de Borges (2005, p. 04) a descentralização do Direito Civil ocasionou certo esvaziamento da teoria geral dos contratos, visto que leis extravagantes traziam novas regras excepcionavam o Direito Civil ao formar micro-sistemas cujos fundamentos divergiam da doutrina liberal clássica.

Borges (2005, p. 05) afirma ainda que outro momento histórico que refletiu na teoria geral dos contratos foi a II Guerra Mundial, onde diversos abusos e atentados contra a dignidade da pessoa humana ocorreram. A partir daí, as constituições da época inseriram em seus textos cláusulas gerais de proteção da dignidade humana, falando de despatrimonialização, isto é, impondo uma função social e demais valores sociais e individuais às relações patrimoniais, e de repersonalização, ou seja, colocando o indivíduo no centro dos interesses, como “ser coletivo”. A preocupação passou a ser a valorização da pessoa humana, em sua dignidade existencial, devendo tal aspecto predominar sobre as questões de ordem patrimonial. Tal autor avalia, ainda, que a Constituição Federal do Brasil, promulgada em 1988, representou, concomitantemente, o intervencionismo público, a publicização, a despatrimonialização, a repersonalização e a socialização do Direito Civil.

DEFINIÇÃO E RELAÇÃO JURÍDICA OBRIGACIONAL DECORRENTE DOS CONTRATOS

Por definição, o contrato é um acordo firmado entre duas ou mais partes que, por meio dele, expressam livremente suas respectivas vontades e se obrigam a prestações recíprocas e equivalentes.

No Direito atual existem pactos e convenções que não geram obrigações jurídicas, sendo esses decorrentes dos contratos, que, por sua vez, são vínculos merecedores de proteção jurídica. Assim sendo, a existência de um pacto ou convenção não se faz suficiente para que haja o reconhecimento da eficácia jurídica, é necessário que os elementos de existência do acordo possuam determinadas características que o tornem um contrato (BORGES, 2005, p. 05).

Portanto os contratos definem-se como acordos baseados na autorização jurídica e na vontade das partes capazes de criar, regular, modificar ou extinguir relações jurídicas de teor patrimonial.

Dessa maneira, não basta a presença das partes, do objeto e o consenso, como exteriorização da vontade das partes. De acordo com o art. 104 do Código Civil, para que o negócio jurídico seja válido é necessário que as partes sejam capazes e legítimas; que o objeto seja lícito, possível, determinado ou determinável; e que a forma de exteriorização das vontades seja prescrita e não defesa em lei.

No que tange a capacidade dos indivíduos trata-se das partes estarem aptas para realizar o negócio jurídico, de forma que as mesmas não se enquadrem nas hipóteses citadas nos arts. 3º e 4º do Código Civil. Sobre isto, diz Gomes (2001, p. 46):

Não se deve confundir *incapacidade jurídica* com a *incapacidade natural*. Pressuposto do contrato é a *capacidade legal* de agir. A *incapacidade natural* afeta, sem dúvida, a validade do negócio jurídico, mas não porque falte um de seus pressupostos. O aspecto mais interessante sob que apresenta o problema é o da celebração de contrato por insano mental não interdito. Tem capacidade jurídica, mas lhe falta capacidade natural.

Quanto ao objeto do contrato, segundo Azevedo (2002, p. 40 - 41), este deve ser legal e não contrariar a moral, os bons costumes e a ordem pública. O mesmo também precisa ser possível, física e juridicamente, e adequado ao fim visado pelos contratantes. Além disso, deve ser determinado ou determinável (ser indicado por gênero, qualidade e quantidade) e regulamentar relações jurídicas patrimoniais (devendo ser uma prestação patrimonial ou um bem). Caso o objeto não exista, o contrato é válido (na forma condicional ou aleatória) desde que o mesmo possua potencialidade de vir a existir.

No que diz respeito à forma, Gomes (2001, p. 53) observa que a mesma pode ser definida como a maneira pela qual a vontade é exteriorizada. Caso a forma seja prescrita por lei, a mesma deverá ser obedecida para que o contrato seja válido. Não havendo forma prescrita, o mesmo poderá ser feito de qualquer forma lícita.

PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS DO DIREITO CONTRATUAL

Após a definição de contrato e a exposição dos requisitos obrigatórios para sua validade, é de suma importância o conhecimento de alguns princípios fundamentais do regime contratual para melhor compreensão do tema em questão.

Quanto aos princípios gerais, Page (1948, vol.II, p. 425 apud GOMES, 2001, p. 22) afirma que o Direito dos contratos repousa em quatro princípios: o da autonomia da vontade; o do consensualismo; o da força obrigatória; e o da boa-fé.

Baseando-se nas palavras de Albuquerque e Fida (2004, p. 45 - 46) conclui-se que o princípio da autonomia da vontade trata-se do poder que o indivíduo possui de suscitar, através da declaração de sua vontade, efeitos tutelados e reconhecidos juridicamente. Segundo esse princípio, a liberdade de contratar domina completamente, exceto em casos que vão de encontro à lei, à ordem pública, à moral e aos bons costumes.

O princípio do consensualismo entende que o simples acordo das vontades é o suficiente para a formação do contrato. Porém, é importante ressaltar que em alguns tipos de contratos específicos, as cláusulas exigem o cumprimento das condições estabelecidas para que o mesmo venha a se efetivar. Entretanto, tais exceções, de acordo com Gomes (2001, p. 35 - 36), não infirmam, porém, a regra, segundo a qual a simples operação intelectual do concurso de vontades pode gerar o contrato.

Segundo Theodoro Júnior (2001, p. 22 - 24), o terceiro princípio supracitado, o da força obrigatória dos contratos ou princípio da obrigatoriedade, julga que o contrato é lei entre as partes que o compõem.

O mesmo autor diz ainda que, ao lado de tal princípio, se faz necessário mencionar o princípio da intangibilidade dos contratos, segundo o qual a revisão ou modificação de seu conteúdo não é possível, visto que, uma vez formado o mesmo não pode ser modificado unilateralmente.

Tratando desses dois últimos princípios acima citados, Theodoro Júnior (2001, p. 153 – 155) mostra posteriormente que, é interessante fazer referência as teorias da imprevisão, que de acordo com a cláusula *rebus sic stantibus*² consiste no reconhecimento de que a ocorrência de acontecimentos novos, imprevisíveis pelas partes e a elas não-imputáveis, refletindo sobre a economia ou execução do contrato, autoriza sua revisão, para ajustá-lo às circunstâncias supervenientes; e da onerosidade excessiva que é aplicada com efeito de anulação das cláusulas que criam onerosidade excessiva para uma das partes, independentemente dessa ser constatada no ato da formação do contrato ou surgir posteriormente.

O princípio da boa-fé, também conhecido como princípio da eticidade ou probidade dos contratos, determina, segundo Gomes (2001, p. 42), que as partes devam agir, durante todo processo, com a mais estrita lealdade, dignidade e probidade.

FORMAÇÃO DOS CONTRATOS

Os atos preparatórios tendentes à constituição do contrato iniciam-se nas negociações preliminares, que, por sua vez, não constituem vínculo obrigacional entre as partes.

De acordo com Gomes (2001, p. 58), o instrumento freqüentemente utilizado nessa fase é a minuta, que é uma espécie de projeto do contrato, por escrito, no qual as partes ainda estão determinando o conteúdo da vontade negocial. Entretanto, existem três formas que criam vinculação jurídica na fase pré-contratual. São elas: a opção, o contrato preliminar e o acordo provisório.

A opção, segundo Von Thur (1934, vol.I, p.191 apud Gomes, 2001, p.58), é o contrato por via do qual se confere a uma das partes a faculdade de criar, por iniciativa própria, uma relação obrigacional já definida em seus pontos essenciais. Nele uma das partes tem a liberdade de aceitar a proposta da outra, completa e inalterável, bastando, posteriormente, declarar a aceitação para que o contrato sucessivo seja formado.

Diniz (2003, vol.1, p. 79) afirma que o contrato preliminar é o documento no qual as partes se obrigam a firmar um contrato futuro, tido como principal. Por isso, o mesmo deve conter todas as informações e requisitos essenciais necessários ao contrato definitivo. De acordo com o Código Civil, tal contrato tem efeitos de um contrato definitivo, cabendo suprimento judicial da declaração de vontade da parte inadimplente.

Já o acordo preparatório ou provisório, na visão de Gomes (2001, p.60), mesmo estipulando as condições que integrarão o conteúdo do futuro contrato (caso o mesmo venha a ser concluído), não obriga nenhuma das partes a formarem o contrato definitivo. Contudo, é importante atentar para possíveis exceções, como por exemplo, no caso da promessa de compra e venda sem direito a arrependimento, na qual tanto o proprietário

² *Rebus sic stantibus* significa “Estando assim as coisas”.

vendedor quanto o comprador deverão seguir com o negócio jurídico até o seu final com a celebração do contrato propriamente dito. Nesse sentido, o art. 1417 do CC preceitua que:

Art. 1417. Mediante promessa de compra e venda, em que se não pactuou arrependimento, celebrada por instrumento público ou particular, e registrada no Cartório de Registro de Imóveis, adquire o promitente comprador direito real à aquisição do imóvel. (grifo nosso)

Na fase de formação do contrato, propriamente dita, é emitida a declaração inicial feita pelo proponente ou polícitante com o objetivo de originar o contrato, tal declaração é chamada de proposta ou oferta. A declaração que lhe segue, indo ao seu encontro, é chamada de aceitação, tendo como declarante o aceitante ou oblato.

É importante salientar que, uma vez emitida a proposta, o polícitante obriga-se a cumprí-la, exceto em casos que se enquadrem nas hipóteses previstas no art. 428 do Código Civil³, podendo responder por perdas e danos ao oblato caso não haja retratação válida.

Aceita a proposta nasce o vínculo contratual. Devendo ficar claro que aceitação é a adesão integral à proposta emitida pelo polícitante. Caso a aceitação possua alguma modificação da proposta original ou ocorra fora do prazo previsto, a mesma não possuirá valor de aceitação, mas de uma nova proposta, invertendo-se, nesse caso, os papéis entre polícitante e oblato.

De acordo com o art. 435 do Código Civil reputar-se-á celebrado o contrato no lugar em que o mesmo foi proposto. O momento da formação é o do envio da aceitação, podendo ser, também, em alguns casos no momento da recepção da mesma. Tais dados são relevantes para a determinação do foro competente e, no campo do Direito internacional, da lei regulamentadora.

CLASSIFICAÇÃO DOS CONTRATOS

A distinção entre as categorias contratuais se faz importante no que tange ao interesse prático. Os contratos agrupam-se em várias categorias. A seguir, serão explanadas as categorias essenciais para melhor compreensão do tema central da presente pesquisa.

Segundo Wald (2004, p. 227 – 228), “no direito moderno, atende-se a vários critérios para classificar os contratos, seja de acordo com o número de partes sobre as quais recaem as obrigações, seja com base na existência ou não de liberalidade, seja atendendo à transferência de posse de bens, à forma solene, à regulamentação específica contida na lei, à maior ou menor liberdade que têm as partes de discutir e fixar o conteúdo do contrato”.

Martins (1995, p. 85) afirma que:

³ Art. 428. Deixa de ser obrigatória a proposta:

I - se, feita sem prazo a pessoa presente, não foi imediatamente aceita. Considera-se também presente a pessoa que contrata por telefone ou por meio de comunicação semelhante;

II - se, feita sem prazo a pessoa ausente, tiver decorrido tempo suficiente para chegar a resposta ao conhecimento do proponente;

III - se, feita a pessoa ausente, não tiver sido expedida a resposta dentro do prazo dado;

IV - se, antes dela, ou simultaneamente, chegar ao conhecimento da outra parte a retratação do proponente.

Devidamente classificados, conhecem-se as peculiaridades desses acordos para, com esse conhecimento, saber-se dos seus efeitos. Assim, basta que se tenha a classificação de um contrato para que se saiba como se formou, as obrigações que gerou, as vantagens atribuídas às partes, a certeza quanto à contraprestação, os requisitos exigidos para sua validade, a sua posição na relação jurídica criada, a modalidade de execução, o papel que tem, em relação ao outro, um dos participantes do contrato e, finalmente, se a existência do contrato tem princípios legais a regulá-la ou não.

Cada autor pode enunciar uma classificação própria dos contratos, atendendo a critérios por ele fixados. Entretanto, pode-se observar que tais classificações, em sua maioria, são comuns entre si, variando apenas um caractere ou outro, de autor para autor. Diniz (2003, p. 100 – 113) classifica-os e descreve-os da seguinte forma:

→ **Quanto à natureza da obrigação:**

- a) Contratos unilaterais e contratos bilaterais – Serão unilaterais quando apenas uma das partes assumir obrigações em face da outra (Ex.: doação pura e simples, comodato, mandato, depósito etc.). Serão bilaterais quando ambas as partes se obrigarem, ou seja, se cada contraente for credor e devedor do outro, produzindo direitos e obrigações para ambos, sendo portanto sinalagmáticos⁴ (Ex.: compra e venda, troca, locação);
- b) Contratos onerosos e contratos gratuitos – Onerosos são aqueles que geram vantagens para ambos contratantes, que sofrem um sacrifício patrimonial correspondente a um proveito almejado (Ex.: locação de coisa). Já os gratuitos oneram apenas uma das partes, proporcionando à outra uma vantagem, sem qualquer contraprestação (Ex.: doação pura e simples);
- c) Contratos comutativos e contratos aleatórios – Serão comutativos quando cada contraente, além de receber do outro prestação relativamente equivalente à sua, pode verificar, de imediato, essa equivalência (Ex.: compra e venda). Serão aleatórios quando a prestação de uma ou de ambas as partes depende de um risco futuro e incerto, não se podendo antecipar seu montante (Ex.: seguro, rifa, bilhete de loteria);
- d) Contratos paritários e contratos por adesão – Os paritários são aqueles em que os interessados, além de colocados em pé de igualdade, ante o princípio da autonomia da vontade, discutem, na fase de negociação, os termos do ato negocial, eliminando os pontos divergentes mediante transigência mútua. Já nos contratos por adesão a manifestação de vontade de uma das partes se reduz a mera anuência a uma proposta da outra (Ex.: contrato de transporte, de fornecimento de água).

→ **Quanto à forma:**

⁴Dizer que são sinalagmáticos significa que há um vínculo ou dependência de reciprocidade relativamente às partes, decorrente dos contratos bilaterais. Segundo Venosa (2008, p. 380), assim é a compra e venda. O vendedor deve entregar a coisa e receber o preço; o comprador deve receber a coisa e pagar o preço. Cada contratante tem o direito de exigir o cumprimento do pactuado da outra parte. Sua característica é a *sinalagma*, ou seja, a dependência recíproca de obrigações.

- a) Contratos consensuais – São contratos que se perfazem pela simples anuência das partes, sem necessidade de outro ato (Ex.: locação, parceria rural);
- b) Contratos solenes (ou formais) – São aqueles para os quais a lei prescreve, para sua celebração, forma especial que lhes dará existência, de tal forma que, se o negócio for levado a efeito sem observância da forma legal, não terá validade (Ex.: compra e venda de imóvel);
- c) Contratos reais – São aqueles que se ultimam com a entrega da coisa, feita por um contraente a outro (Ex.: comodato, mútuo, depósito, penhor, anticrese).

→ **Quanto à sua denominação:**

- a) Contratos nominados (ou típicos) – São aqueles a que a lei dá denominação própria e servem de base à fixação dos esquemas, modelos ou tipos de regulamentação específica da lei, em outras palavras, são previstos na lei, como os contratos tipificados no Código Civil e em outras leis específicas (Ex.: permuta, doação, locação, empréstimo, compra e venda, parceria rural);
- b) Contratos inominados – São os que se afastam de modelos legais, pois não são disciplinados ou regulados expressamente pelo Código Civil ou por lei extravagante, ou seja, os mesmos não têm previsão legal, porém são permitidos juridicamente, desde que não contrariem a lei e os bons costumes, ante ao princípio da autonomia da vontade e a doutrina *numerus apertus*⁵ em que se desenvolvem as relações contratuais (Ex.: cessão de clientela, contrato de locação de caixa forte).

→ **Quanto ao tempo de execução:**

- a) Contratos de execução imediata – São aqueles que se esgotam num só instante, mediante uma única prestação (Ex.: troca, compra e venda à vista);
- b) Contratos de execução continuada – São aqueles que ocorrem quando a prestação de um ou de ambos os contraentes se dá a termo. Tais contratos sobrevivem com persistência da obrigação, muito embora ocorram soluções periódicas, até que, pelo implemento de uma condição ou decurso de um prazo, cessa o próprio contrato (Ex.: locação de coisa ou serviço, contrato de fornecimento de matéria prima, compra e venda a prazo).

→ **Quanto à pessoa do contratante:**

- a) Contratos pessoais – São aqueles em que a pessoa que irá cumprir o contrato é considerada pela outra parte como elemento determinante de sua conclusão. (Ex.: a contratação de um ator ou escultor de renome);
- b) Contratos impessoais – São aqueles em que a pessoa que irá cumprir o contrato é irrelevante. (Ex.: no caso da reforma de um imóvel, feita por empresa de engenharia, onde havendo problema com um ou

⁵ *Numerus apertus* significa “Número ilimitado”.

mais pedreiros, basta substituí-los por outros com iguais habilidades).

Há uma classificação deveras importante para o presente trabalho, que denomina os contratos de consumo e os contratos cíveis, e que por esse motivo será introduzida logo adiante.

De acordo com Coelho (2008, p. 194), o contrato de consumo é aquele em que uma das partes se enquadra no conceito de consumidor (CDC, art. 2º) e a outra no de fornecedor (CDC, art. 3º). Em razão da natureza relacional desses conceitos, a caracterização de apenas uma das partes como consumidor ou fornecedor, sem a correspondente e inversa caracterização da outra, importa a configuração de contrato estranho à relação de consumo, isto é, contrato de direito civil, comercial, do trabalho ou administrativo, e, portanto, não submetido em princípio às regras do CDC.

A subsunção à tutela contratual da legislação consumerista independe da forma específica do contrato. A compra e venda, a locação, o depósito, o mandato, o seguro, o transporte etc. podem revestir-se de natureza civil, mercantil ou de consumo. Não existem, em outros termos, tipos específicos de negócios que sempre se caracterizem como contrato de consumo. Dependerá tal caracterização, como se notou, da qualidade dos sujeitos contratantes.

Há, no entanto, contratos que, já pela forma, não podem ser considerados de consumo, pois encontram-se necessariamente inseridos em relações de direito mercantil. São desse grupo os contratos de franquia, *factoring*, licença de uso de marca, transferência de tecnologia etc.

Há também contratos que, pela forma, são necessariamente cíveis, como a cessão de direitos autorais, constituição de sociedade simples, associação ou cooperativas etc. Esses contratos cíveis por natureza não se referem a relações de consumo e, assim, a aplicação do Código de Defesa do Consumidor somente pode ser analógica, isto é, destinada à proteção do contratante débil, numa relação negocial entre desiguais.

No presente estudo, essa distinção possui importância ímpar, pois é fundamental para auxiliar na definição da lei a ser aplicada em alguns casos, facilitando, por exemplo, na escolha entre a aplicação das leis do Código de Defesa do Consumidor ou das leis Aeronáuticas.

EXTINÇÃO DO CONTRATO

A maneira natural na qual o contrato se extingue é pelo cumprimento, ou seja, cumpridas as obrigações previstas no contrato o mesmo foi executado, e extinto.

Outras são as causas para a extinção dos contratos, através da dissolução, tais como resolução, rescisão e rescisão.

A “resolução” tem como motivo o inadimplemento do contrato, voluntário ou involuntário; a “rescisão” é o encerramento do contrato por ato de vontade, unilateral ou bilateral,

conforme o caso; e a “rescisão” deriva da lesão que o contrato acarretou a uma das partes, disse Theodoro Júnior (2001, p.140).

O CONTRATO DE TRANSPORTE

Com o desenvolvimento dos meios de transporte, o contrato de transporte tornou-se uma relação contratual autônoma, deixando de ser uma simples modalidade de locação e possuindo regras próprias.

De acordo com Diniz (2003, vol.4, p. 317):

O contrato de transporte, apesar de ser um dos negócios jurídicos mais usuais, não foi regulamentado pelo Código Civil de 1916, e muito escassamente o disciplinava o Código Comercial, referindo-se apenas nos arts. 99 a 118 (ora revogados pelo novo Código Civil) aos condutores de gêneros e comissários de transporte, e nos arts. 457 a 796 ao transporte marítimo. O novo Código Civil dele trata nos arts. 730 a 756, mas dispõe, no art.731, que “o transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentadoras e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código”, acrescentando no art.732: “aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais”.

O contrato de transporte é efetivado sob a forma do contrato de adesão e, segundo o art. 730 do novo Código Civil, através dele alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

No dizer de Rodrigues (1975, vol. 3, p. 45 apud Moura, 1992, p. 206), o contrato de adesão é aquele em que as cláusulas são previamente estipuladas por uma das partes, de modo que a outra, no geral mais fraca e na necessidade de contratar, não tem poderes para debater as condições, nem introduzir modificações, no esquema proposto. Este último contraente limita-se a acatar as cláusulas, sem ter a oportunidade de discutir a sua essência na sua grande maioria, aceitando tudo por inteiro.

Martins (2002, p. 82) assevera que, os contratos de adesão significam uma restrição ao princípio da autonomia da vontade, consagrado pelo Código Civil francês, já que a vontade de uma das partes não pode manifestar-se livremente na estruturação do contrato, ficando apenas a aceitar ou não as cláusulas e condições que lhe são impostas pelo proponente.

Embora alguns autores contestem sua natureza contratual, Gomes (2001, p. 123) ressalta que, por outras palavras, a circunstância de serem as obrigações pela vontade predominante de um dos interessados na formação do vínculo não o despe das vestes contratuais. Afirma-se a contratualidade da relação pela presença do elemento irreduzível, que é o acordo das vontades. No contrato de adesão não se verifica a contratualidade plena, mas o mínimo de vontade no consentimento indispensável da parte aderente é suficiente para atestar que não é negócio unilateral. Prevalece, em consequência, a opinião de que possui natureza contratual.

Ainda que a figura do contrato de adesão não se ajuste totalmente ao esquema tradicional, Moura (1992, p. 206) salienta que o Direito dos Transportes Aéreos em Comércio Exterior ajusta-se perfeitamente ao novo sistema. Suas normas são desprovidas de conteúdos ideológicos e a preocupação primordial é a segurança, economia, eficiência e produtividade do transporte, funcionando dentro de uma estrutura rigidamente tecnológica, composta de máquinas, de complicadas instalações, de instrumentos aperfeiçoados pela cibernética, e gerenciando tal transporte por pessoas altamente especializadas.

Para Gomes (2001, p. 306), o contrato de transporte não obedece às mesmas regras se é de pessoas ou de carga ou deslocamento, ou se deve ser feito por terra, mar ou ar, freqüentemente compreendendo ou se conjugando a outras relações jurídicas. Na presente pesquisa serão abordados assuntos inerentes ao transporte de carga aérea, visto que os demais não se inserem no objeto desta pesquisa.

O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

O contrato de transporte aéreo de carga apresenta os mesmos caracteres jurídicos, que os demais contratos de transporte, que segundo Diniz (2003, vol. 4, p.318 - 319) são os de: bilateralidade, onerosidade, comutatividade e consensualidade.

Moura (1992, p. 202) destaca que, o contrato de transporte aéreo resulta, essencialmente, numa obrigação de resultado que se desdobra (sob o ponto de vista econômico) em duas modalidades: o transporte doméstico, aquele em que o ponto de embarque da mercadoria e o destino estão situados em território do mesmo país; e o transporte internacional, aquele em que o ponto de embarque das mercadorias e o do destino estão situados em países diferentes.

As partes do contrato de transporte aéreo são: o transportador e o expedidor. A Convenção de Guadalajara de 1961, em seu art. 1º, alínea b, define o transportador contratual, a pessoa que, como parte, conclui um contrato de transporte regido pela Convenção de Varsóvia, com um passageiro, um expedidor ou uma pessoa que atue em nome de um ou de outro.

Confirmando a definição anterior, assevera Martins (2002, p. 206), que das pessoas que intervém no transporte de mercadorias somente são partes integrantes do contrato o remetente ou carregador e o transportador ou condutor. O destinatário é apenas a pessoa a quem a mercadoria é enviada, não se envolvendo, assim, na feitura do contrato.

De acordo com Gomes (2001, p.311), a prova do contrato de transporte de mercadorias é documental. Ao recebê-las, o transportador emite o conhecimento, no qual registra os dados necessários à sua qualificação. No que tange o transporte de carga aérea, Keedi (2002, p.63) afirma que, o documento de transporte aéreo é denominado AWB – *Airway Bill*, e emitido pelo agente em nome do transportador. Caso represente carga consolidada⁶, será desdobrado em HAWB – *House Airway Bill*, representando a carga individual do

⁶ Consolidar cargas significa agrupar várias cargas que tenham um só destino, para facilitar o transporte e reduzir custos. A carga agrupada segue amparada por um MAWB “*Master Airway Bill*”, ou conhecimento “mãe”, que engloba outros AWBs denominados HAWB “*House Airway Bill*” ou “filhotes”, cada um deles com seu respectivo destinatário. Normalmente são emitidos vários HAWBs para cada MAWB, ou seja, a soma dos HAWBs corresponde ao MAWB.

embarcador e MAWB – *Master Airway Bill*, representando a carga total, sendo os dois emitidos pelo agente, o primeiro em seu nome e o segundo em nome do transportador.

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), no art. 235, e a Convenção de Montreal (CM), do art. 5º ao 8º, regulamentam que o AWB deverá ser emitido com as seguintes indicações:

- I – lugar e data de emissão;
- II – os pontos de partida e destino;
- III – nome e endereço do expedidor;
- IV – nome e endereço do transportador;
- V – nome e endereço do destinatário;
- VI – a natureza da carga;
- VII – o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;
- VIII – o peso, quantidade e o volume ou dimensão;
- IX – o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato de entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;
- X – o valor declarado, se houver;
- XI – o número das vias do conhecimento;
- XII – os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;
- XIII – o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar de destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

O AWB é um documento sempre emitido antes do embarque da mercadoria, imediatamente após o seu recebimento. Representa um contrato de transporte de carga entre o transportador e o embarcador, tendo ainda as funções de recibo de carga entregue e um título de crédito, o que implica em que o mesmo seja o documento de resgate da carga no destino. Emitido em três vias originais, apenas uma será entregue ao embarcador, a terceira via, sendo que uma é do transportador e a outra segue com a carga (KEEDI, 2002, p. 63).

Segundo Pacheco (1990, p. 467 apud Moura, 1992, p. 213), a obrigação de emitir o conhecimento em três vias é do expedidor. Pode o transportador fazê-lo, a pedido daquele. Se o fizer, considera-se como tendo feito por conta e em nome do expedidor⁷.

Confirmando e complementando o que disse Keedi, Moura (1992, p. 207) assevera que, em nível internacional, o conhecimento tem sua grande importância na engrenagem das transações mercantis e, por isso mesmo, tem recebido tratamento especial. Podendo, as características básicas que valorizam o desempenho deste documento, ser resumidas em três funções: título de crédito, cuja posse dá direito à transferência de bens; documento probatório da conclusão do contrato de transporte; e é o documento que faz presumir o recebimento e as condições de transporte. No direito de navegação, o conhecimento tem duas funções primordiais: servir como documento de transporte, e como instrumento representativo das mercadorias, caracterizado no direito literal e autônomo de título de crédito, segundo as leis cambiais.

⁷ Disposto no art. 237 do CBA, tendo como fonte o art. 6º, alínea 5 da Convenção de Varsóvia-Haia e art. 6º, alínea 4 do texto do Protocolo de Montreal nº4, de 1975.

De acordo com o art. 239 do CBA e o art. 10 da Convenção de Montreal (CM), sem prejuízo de responsabilidade penal, o expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações vier a causar ao transportador ou a qualquer outra pessoa.

O conhecimento aéreo, segundo o art. 240 do CBA, em conformidade com o art. 11 da CM, faz presumir a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte, sendo permitido ao transportador, segundo o art. 242 do CBA, recusar a carga desacompanhada dos documentos exigidos e cujo transporte e comercialização não sejam permitidos.

Ao chegar a carga no lugar de destino, o transportador deverá avisar o destinatário para retirá-la, de acordo com o art. 243 do CBA, em até 15 (quinze) dias a contar do aviso, a não ser que tenha sido estabelecido outro prazo no conhecimento.

A carga deverá ser entregue ao destinatário e presume-se entregue em bom estado quando não houver protesto do mesmo. O protesto deverá ser feito através de ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador. Em caso de avaria da carga, o protesto deve ser feito no prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento; em caso de atraso da carga, o protesto deverá ser feito no prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário. Caso não haja protesto, somente será admitida qualquer ação se fundada em dolo do transportador. Em caso de transporte sucessivo⁸ ou de transportador de fato⁹ o protesto será encaminhado aos responsáveis; e o dano ou avaria e o extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro serão apurados de acordo com a legislação específica (CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA, art. 244, 1986). Sendo interessante mencionar que tais informações estão de acordo tão somente com CBA e a CM, não levando em consideração as determinações do Código de Defesa do Consumidor (CDC) que, em caso de julgamento, poderá ser observado e aplicado em detrimento dos demais.

A execução do contrato de transporte aéreo de carga, de acordo com o art. 245 do CBA, tem início com o recebimento da carga e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final ao destinatário. O período de execução do transporte aéreo não compreende o transporte terrestre, marítimo ou fluvial, efetuado fora de aeródromo, entretanto segundo o art. 263 do mesmo Código, quando para execução do contrato de transporte aéreo, faz-se necessário efetuar qualquer desses tipos de transporte, para carregamento, entrega ou baldeação¹⁰, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, salvo prova em contrário.

Um instrumento que não está diretamente ligado a questão do contrato de transporte aéreo de carga propriamente dito, pois é inerente ao contrato de compra e venda da mercadoria e

⁸ O art. 30 da CV define transporte sucessivo como aquele que haja de ser executado sucessivamente por vários transportadores.

⁹ O CBA sintetizando o disposto em Guadalajara, assim definiu o transportador de fato, em seu art. 225: "Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele e com o transportador sucessivo."

¹⁰ A baldeação, nesse caso, significa a passagem das mercadorias de uma aeronave para outra.

não ao contrato de transporte entre o exportador e a transportadora, mas que pode influenciá-lo de alguma maneira, além de ser considerado agente facilitador, pode ser denominados Incoterms (*International Commercial Terms*), que representa um conjunto de termos uniformes internacionais criados para facilitar o comércio internacional, evitando problemas de entendimento.

De acordo com Keedi (2007, p. 43), esse conjunto de termos é oriundo de vários usos e costumes de diversos países, e define o ponto de entrega da mercadoria nas vendas e compras, portanto, o local exato da divisão das responsabilidades entre as partes intervenientes de um contrato de comércio exterior, ou seja, os direitos e obrigações de vendedor e comprador. Sendo importante mencionar que embora os Incoterms não representem uma norma internacional, e que ninguém é obrigado a usá-los, pois é apenas um conjunto consolidado e padronizado dos usos e costumes alfandegários utilizados em todo o mundo, praticamente todos o utilizam considerando as facilidades e garantias que eles representam nas vendas e compras internacionais.

Segundo Bizelli (2000, p. 11), o escopo dos Incoterms é limitado aos assuntos relativos aos direitos e obrigações das partes do contrato de compra e venda com relação à entrega das mercadorias vendidas, devendo-se destacar que os Incoterms são freqüentemente mal compreendidos como se aplicado mais ao contrato de transporte do que ao contrato de compra e venda, uma concepção errônea em particular sobre os Incoterms muito comum.

O mesmo autor elucida, ainda, que enquanto é essencial aos exportadores e importadores considerar o relacionamento prático entre os vários contratos necessários para executar uma transação internacional de vendas – onde não somente o contrato de venda é exigido, mas também contratos de transporte, seguro e financiamento – Incoterms refere-se a somente um desses contratos, a saber, o contrato de venda. Não obstante, o acordo entre as partes para usar um Incoterm particular teria necessariamente implicações para os outros contratos.

Keedi (2007, p. 46 – 50) afirma que, quanto ao termo apropriado a ser utilizado em relação ao modo de transporte, os que podem ser adequados ao transporte aéreo são:

- **EXW (EX WORKS)** – Este termo significa que a mercadoria deve ser colocada à disposição do comprador no estabelecimento do vendedor, ou em outro local nomeado (fábrica, armazém, etc.), não desembaraçada para exportação e não carregada em qualquer veículo coletor. EXW representa obrigação mínima para o vendedor. O comprador arca com todos os custos e riscos envolvidos em retirar a mercadoria do estabelecimento do vendedor. Desde que o contrato de compra e venda contenha cláusula explícita a respeito, os riscos e custos envolvidos e o carregamento da mercadoria na saída, poderão ser do vendedor. O EXW não deve ser usado se o comprador não puder se responsabilizar, direta ou indiretamente, pelas formalidades de exportação;
- **FCA (FREE CARRIER)** – A utilização deste termo significa que o vendedor completa suas obrigações quando entrega a mercadoria, desembaraçada para a exportação, aos cuidados do transportador internacional indicado pelo comprador, no local determinado. A partir daquele momento, cessam todas as responsabilidades do vendedor, ficando

o comprador responsável por todas as despesas e por quaisquer perdas ou danos que a mercadoria possa vir a sofrer. O local escolhido para entrega é muito importante para definir responsabilidades quanto à carga e descarga da mercadoria: se a entrega ocorrer nas dependências do vendedor, este é o responsável pelo carregamento no veículo coletor do comprador; se a entrega ocorrer em qualquer outro local pactuado, o vendedor não se responsabiliza pelo descarregamento de seu veículo. O comprador poderá indicar outra pessoa, que não seja o transportador, para receber a mercadoria. O vendedor encerra suas obrigações quando a mercadoria é entregue àquela pessoa indicada;

- **CPT (CARRIAGE PAID TO)** – No uso deste termo o vendedor contrata e paga o frete para levar as mercadorias ao local de destino designado. A partir do momento em que as mercadorias são entregues à custódia do transportador, os riscos por perdas e danos se transferem do vendedor para o comprador, assim como possíveis custos adicionais que possam incorrer. Ao utilizá-lo, o vendedor é o responsável pelo desembarço das mercadorias para exportação;
- **CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO)** – Nesta modalidade, as responsabilidades do vendedor são as mesmas descritas no CPT, acrescidas da contratação e pagamento do seguro até o destino. A partir do momento em que as mercadorias são entregues à custódia do transportador, os riscos por perdas e danos se transferem do vendedor para o comprador, assim como possíveis custos adicionais que possam incorrer. O seguro pago pelo vendedor tem cobertura mínima, de modo que compete ao comprador avaliar a necessidade de efetuar seguro complementar;
- **DDU (DELIVERED DUTY UNPAID)** – A utilização deste termo implica dizer que o vendedor deve colocar a mercadoria à disposição do comprador, no ponto de destino designado, sem estar desembarçada para importação e sem descarregamento do veículo transportador, assumindo todas as despesas e riscos envolvidos até a entrega da mercadoria no local de destino designado, exceto quanto ao desembarço de importação. Cabe ao comprador o pagamento de direitos, impostos e outros encargos oficiais por motivo da importação;
- **DDP (DELIVERED DUTY PAID)** – Neste termo, o vendedor entrega a mercadoria ao comprador, desembarçada para importação no local de destino designado. É o Incoterm que estabelece o maior grau de compromisso para o vendedor, na medida em que o mesmo assume todos os riscos e custos relativos ao transporte e entrega da mercadoria no local de destino designado. Não deve ser utilizado quando o vendedor não está apto a obter, direta ou indiretamente, os documentos necessários à importação da mercadoria.

Como dito anteriormente, embora os Incoterms sejam inerentes ao contrato de compra e venda, e não ao contrato de transporte, a sua utilização facilita e auxilia a transação comercial durante todo seu andamento, podendo influenciar nas demais etapas inerentes ao

processo. E sendo o transporte uma dessas etapas, considera-se interessante observar este instrumento de suma importância para o comércio internacional.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO: Conceito de responsabilidade civil

Segundo Pereira (2001, p. 07), os autores não chegam a um acordo quando tentam enunciar o conceito de responsabilidade civil. Alguns incidem no defeito condenado pela lógica, de definir usando o mesmo vocábulo a ser definido, e dizem que a “responsabilidade” consiste em “responder”. Outros estabelecem na conceituação de responsabilidade a alusão a uma das causas do dever de reparação, atribuindo-a ao fato culposo do agente; outros, ainda, preferem não conceituar.

Mazeaud, Mazeaud e Mazeaud (1965, vol. II, p.374 apud Pereira, 2001, p. 09), deslocam a noção abstrata da responsabilidade civil para a configuração concreta de quem seja responsável, dizendo que “uma pessoa é civilmente responsável quando está sujeita a reparar um dano sofrido por outrem”.

Na linguagem jurídica atual, ensina Viney (1996, p. 01 apud Pereira, 2001, p. 09) que, a responsabilidade civil “é o conjunto de regras que obrigam o autor de um dano causado a outrem a reparar este dano, oferecendo à vítima uma compensação”.

Complementando e concluindo os conceitos anteriores, Giorgi (1930, vol. V, p. 224 apud Pereira, 2001, p. 10) entende que a responsabilidade civil é a “obrigação de reparar mediante indenização quase sempre pecuniária, o dano que o nosso ato ilícito causou a outrem”.

ATO ILÍCITO E RESPONSABILIDADE CIVIL

De acordo com Cavalcanti (2002, p. 17 – 18), toda conduta humana ajustada à legislação estatal é permitida, sendo tais condutas definidas como atos lícitos. Dessa maneira, o Estado, pelo menos numa primeira análise, não pode penalizar alguém que tenha agido lícitamente, isto é, em conformidade com as regras por ele ditadas. Por outro lado, as condutas que contrariam tais regras são ilícitas que, por sua vez, são violações de deveres preestabelecidos (também chamados de deveres primários ou originários). Tais deveres, uma vez violados, podem gerar danos que, no caso da responsabilidade civil, são reparados através de indenização pecuniária.

Para um melhor entendimento, Cavalieri Filho (1997, p. 20 *apud* Cavalcanti 2002, p. 18) traça a distinção entre obrigação e responsabilidade, no campo civil, elucidando que “obrigação é sempre dever jurídico originário; responsabilidade é um dever jurídico sucessivo, conseqüente à violação do primeiro”.

A distinção entre o ato ilícito civil e o ato ilícito penal é essencial para que não haja dificuldade de discernir ou possibilidade de confundir a responsabilidade civil e a responsabilidade penal.

O ato ilícito civil é cometido por aquele que viola o direito, ao deixar, por exemplo, de cumprir uma obrigação assumida em um contrato e que, em decorrência disso, causa um dano a outrem, seja ele material ou moral, devendo repará-lo. A reparação civil é feita basicamente através da indenização, que tem natureza compensatória, e da restituição do bem jurídico o tanto quanto possível ao estado anterior ao evento danoso (*status quo ante*).

O ato ilícito penal é praticado por aquele que, por ação ou omissão culpável, viola o direito tipificado em lei. A reparação penal é realizada por imposição de uma pena pessoal e intransferível ao transgressor, em virtude da gravidade de sua infração, que pode ser restritiva de liberdade, restritiva de direitos ou de natureza pecuniária (multa).

ATO LÍCITO E RESPONSABILIDADE CIVIL

Segundo Cavalcanti (2002, p. 23), há diversas situações em que o agir de uma pessoa causa prejuízo à outra. Todavia, se aquele agir for lícito, se o agente comporta-se em conformidade com o ordenamento jurídico, não se obriga a reparar o prejuízo causado ou, em outras palavras, não incide responsabilidade. Assim, caso alguém resolva abrir uma companhia aérea ao lado de outra já existente, talvez cause prejuízo a esta. Mas, sendo lícita sua conduta, já que o direito não a veda, não será obrigada a repará-lo. Nesta hipótese ambas exercem seus direitos sem que uma limite o direito da outra. Qualquer interferência se restringirá à área econômica, e não à jurídica. Ambas as companhias funcionam sem que haja restrição mútua no exercício de suas atividades.

Entretanto, o legislador quis que, em determinadas hipóteses, mesmo agindo lícitamente, o causador de certos danos ficasse obrigado à reparação. Vale salientar que tal reparação não advém da antijuricidade da conduta do agente. Ao contrário, os fatos lesivos aqui tratados são autorizados por lei, mas, por uma peculiaridade o legislador impôs a sua reparação.

Cavalcanti (2002, p. 24) elucida que são hipóteses em que, havendo colidência entre os direitos das partes envolvidas num determinado fato, o ordenamento jurídico tem que fazer uma escolha, privilegiando uma delas. Assim, como forma de atender às duas, admite como razoável a atitude do agente, desde que este indenize a parte contrária, dando-lhe uma justa quantia em dinheiro, tudo com vistas a manter um equilíbrio nas relações sociais.

O mesmo autor afirma, ainda, que é fundamental perceber que não se trata de responsabilidade civil, pois não há conduta antijurídica e isto, por si só, desautoriza o legislador à aplicação de uma sanção. A punição somente se justifica quando alguém age de maneira contrária ao direito. Portanto tais casos devem ser chamados, na falta de melhor expressão, de “indenização retributiva” ou “indenização por prevalência de um direito sobre outro” ou ainda, simplesmente, “indenização por ato lícito”, mas nunca responsabilidade civil por ato lícito.

Um exemplo em que caberia uma indenização por ato lícito seria o de um empresário que entregou ao transportador uma remessa de equipamentos eletrônicos para envio, que seriam expostos em uma feira internacional, e não teve sua carga embarcada devido a um problema mecânico que impossibilitou a aeronave de decolar carregada com sua capacidade total. Esse empresário ficou sem poder expor sua mercadoria tendo um grande

prejuízo. O transportador, por sua vez, não agiu ilícitamente ao deixar a carga no solo por motivo de caso fortuito, entretanto, terá que indenizar o empresário pelo prejuízo causado, arcando com o risco da atividade.

RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A responsabilidade contratual é aquela que deriva da inexecução de negócio jurídico bilateral ou unilateral, isto é, do descumprimento de uma obrigação contratual, sendo a falta do cumprimento ou a mora no cumprimento de qualquer obrigação geradora do ilícito contratual. Já, a responsabilidade extracontratual (ou aquiliana) é aquela que deriva de um ilícito extracontratual, ou seja, da prática de um ato ilícito por pessoa capaz ou incapaz, não havendo vínculo anterior entre as partes, por não estarem ligados por uma relação obrigacional ou contratual.

Cavaliere (1997, p. 26 – 27 apud Cavalcanti, 2002, p. 25) confirma as afirmações supracitadas ao elucidar que:

São fontes originárias das obrigações a lei (*lato sensu*, incluindo-se os preceitos gerais do direito), o contrato e a declaração unilateral de vontade. A violação de qualquer obrigação configura a prática de um ilícito que, causando dano, acarretará o dever de reparação. Se o ilícito, e a conseqüente reparação, decorrer da contrariedade de um dever imposto por lei, estaremos diante da responsabilidade civil extracontratual. Por outro lado, se a infringência recair sobre um dispositivo colocado num ato negocial, seja um contrato ou uma declaração unilateral de vontade, será hipótese de responsabilidade civil contratual.

No que tange à matéria de prova, a responsabilidade extracontratual exige a prova da existência de todos os elementos necessários para a responsabilização, ou seja, é preciso a prova da existência da violação de uma norma de comportamento, ao passo que, na contratual, o contrato é a norma preestabelecida, e a conduta de qualquer das partes gera a responsabilidade civil de reparar o dano. Nota-se, portanto, que na responsabilidade contratual, a posição do credor é mais vantajosa.

RESPONSABILIDADE CIVIL NO CÓDIGO CIVIL

Como já foi dito, a responsabilidade civil implica uma reparação civil, consistente na indenização do prejuízo causado. Segundo Pereira (2001, p. 12), “a vítima de uma ofensa a seus direitos e interesses receberá *reparação* por parte do ofensor (...), *o princípio da responsabilidade civil* encontra larga ressonância como fonte obrigacional, respondendo pela reparação o causador de um dano à pessoa ou aos bens de outrem”. Tal reparação não se confunde com a sanção criminal, que, decorrendo da imputabilidade criminal, resulta em pena previamente estabelecida na lei, ao passo que a reparação civil limita-se ao prejuízo a ser apurado.

A responsabilidade civil exige, na sua configuração, três elementos objetivos: um fato ilícito, um prejuízo causado a outrem e um nexó causal entre os dois elementos precedentes. No novo Código Civil poucos dispositivos foram dedicados à

responsabilidade civil, apenas do art. 927 ao art. 954, compreendidos no livro do Direito das Obrigações, sendo o assunto dividido em dois capítulos. O primeiro tratando sobre a obrigação de indenizar e o segundo sobre a indenização.

RESPONSABILIDADE CIVIL NO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

Na visão de Cavalcanti (2002, p. 13), enquanto as regras internacionais ingressaram no direito interno de forma paulatina, como será visto mais adiante, à medida que os temas eram discutidos em encontros multilaterais, buscou-se, na legislação interna, a consolidação num único documento de todas as normas regentes da matéria. Hoje o transporte aéreo doméstico é regido pela Lei nº 7.565, de 19.12.1986, atual Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) que, na forma de seu art. 215, estabelece: “considera-se doméstico e é regido por este Código todo transporte em que os pontos de partida, intermediário e de destino estejam situados em território nacional”. Não obstante, é de suma importância salientar que, tendo-se de um lado um consumidor que contrata mediante remuneração direta ou indireta o serviço de transporte aéreo a um fornecedor, não há de se questionar a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor, explorada mais adiante, fato esse que logicamente não excetua a aplicação do CBA e das Convenções Internacionais.

De acordo com Pacheco (1998, p.16 apud Cavalcanti, 2002, p. 13), o atual CBA abrange a matéria aeronáutica:

- expressa ou tacitamente deixada pelas convenções internacionais para o direito interno de cada país;
- objeto de normas e procedimentos recomendados, pela OACI (Organização de Aviação Civil Internacional) relacionados a aeronave, pessoal aeronáutico, aerovias, infra-estrutura, serviços auxiliares e facilidades de navegação;
- constante de regras e convenções internacionais e que, por sua relevância, deve, também, ser o objeto da legislação na esfera interna;
- apenas discutida nos foros internacionais sem obter total adesão dos Estados, mas de importância no âmbito interno;
- já cogitada nos dois anteriores Códigos, nas leis e decretos-leis e, por falta de leis, em portarias apesar de criar direitos e obrigações;
- sugerida por órgãos e entidades da Administração Federal, Estadual, Municipal, associações de classe empresarial e de empregados, institutos, professores, juízes e estudiosos, cuja relação está publicada na Exposição de Motivos que acompanhou o Projeto e que, de um modo ou de outro, carecesse de normas de repercussão nas relações dos diversos agentes entre si ou com a autoridade pública ou com terceiros;
- tida como relevante no direito comparado;
- de relevância, discutida nas três últimas Conferências de Transporte Aéreo da OACI, a partir de 1977, nas cinco Conferências da aviação Civil, realizadas no Brasil e nos Seminários de Aviação Civil de 1972 e de 1979.

Como se pode ver, o CBA é bem abrangente. Entretanto, para a presente pesquisa, faz-se pertinente comentar que no tocante à responsabilidade civil, o CBA trata-a em sete

capítulos, do art. 246 ao 287. Nesses artigos o Código aborda questões como a responsabilidade contratual, a responsabilidade por danos em serviços aéreos gratuitos, a responsabilidade para com terceiros na superfície, a responsabilidade por abaloamento, a responsabilidade do construtor aeronáutico e das entidades de infra-estrutura aeronáutica, a garantia de responsabilidade e a responsabilidade civil no transporte aéreo internacional. Outra questão que se faz interessante, para o presente estudo, e que, também, é explorada no CBA é o contrato de transporte aéreo, disciplinado do art. 222 ao 245, nos quais são tratados tanto do contrato de transporte do passageiro quanto do contrato de transporte aéreo de carga.

RESPONSABILIDADE CIVIL NO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

O Código de Defesa do Consumidor (CDC) adotou a teoria da reparabilidade integral pelo dano sofrido pelo consumidor, seja ele patrimonial ou moral.

No âmbito da responsabilidade civil, de acordo com os arts. 12, 14, 18 e 20 do CDC, o legislador adota a teoria do risco da atividade de fornecimento de produtos e serviços no mercado consumidor, fixando a responsabilização objetiva do fornecedor como regra, exceto quando a lei expressamente dispuser em sentido contrário.

Segundo Lisboa (1999, p. 54), a responsabilidade civil por danos ao consumidor ou às pessoas equiparadas ao consumidor é regulamentada pelo legislador em duas grandes vertentes: a responsabilidade pelo fato e a responsabilidade pelo vício do produto e serviço.

A responsabilidade pelo fato do produto e serviço, prevista do art. 12 ao 17 do CDC, tem como fundamento um dano ou ameaça de dano a algum direito personalíssimo do consumidor, em razão da existência de um “acidente de consumo”. Sobre isto esclarece Lisboa (1999, p. 54):

Trata-se de *vício exógeno* ou *extrínseco*, isto é, fenômeno estranho à relação jurídica celebrada que proporciona ao produto ou ao serviço defeito de tal monta que vem a causar *insegurança* ao consumidor, em detrimento de sua *vida ou saúde (física e psíquica)*, equivale dizer, de seus direitos da personalidade (direito inatos ao homem, intrínsecos à sua natureza e preexistentes ao próprio surgimento do Estado).

No caso do fornecimento de serviços, situação que se ajusta ao tema trabalhado na presente pesquisa, o legislador somente trata da responsabilidade direta do prestador da atividade remunerada. No tocante à atividade não remunerada, ao observar os Recursos Especiais do STJ (REsp 54658; REsp 34544; REsp 38668 e REsp 3035) referentes ao transporte gratuito, percebe-se que as decisões concluem que quem oferece transporte por simples cortesia somente responde pelos danos causados em caso de dolo ou culpa grave do transportador.

A outra vertente de responsabilização civil, estatuída pelo CDC do art. 18 ao 25, é a da responsabilidade pelo vício do produto ou serviço, na qual, segundo Lisboa (1999, p. 55 – 57), o consumidor tem o direito de ter reparado em seu favor o dano ou ameaça de prejuízo patrimonial sofrido, em face da existência de um defeito intrínseco do produto ou do

serviço fornecido. O vício intrínseco do objeto de consumo, para ser reconhecido como tal e ensejar a reparação, deve acarretar dano econômico.

No caso da responsabilidade decorrente de serviço defeituoso, segundo o art. 20 do CDC, o fornecedor de serviços responde pelos vícios de qualidade que os tornem impróprios ao consumo ou lhes diminuam o valor, assim como por aqueles decorrentes da disparidade com as indicações constantes da oferta ou mensagem publicitária, podendo o consumidor exigir, alternativamente e à sua escolha: a reexecução dos serviços, sem custo adicional e quando cabível; a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo de eventuais perdas e danos; ou o abatimento proporcional do preço.

No que tange a aplicabilidade do CDC no transporte aéreo, muitas são as discussões, visto que tal Código apresenta alguns pontos conflitantes com as leis especiais que disciplinam a matéria.

No entendimento do Superior Tribunal de Justiça (STJ), de acordo com as jurisprudências observadas, embora o CDC não revogue a legislação especial, representada pelo CBA e pelos Tratados Internacionais, o mesmo prevalece sobre tais leis, em caso de conflito, podendo essas apenas coexistir naquilo que com ele não for incompatível. Como se pode notar no julgado abaixo, no qual o recurso especial interposto pela United Airlines Inc., não foi conhecido, nos termos do acórdão assim ementado:

"RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE AÉREO. EXTRAVIO DE BAGAGEM. INDENIZAÇÃO TARIFADA. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR.

Em caso de pretensão à reparação de danos, o lapso decadencial é de cinco anos (art. 27 da Lei nº 8.078, de 11.09.90).

Tratando-se de relação de consumo, prevalecem as disposições do Código de Defesa do Consumidor em relação à Convenção de Varsóvia. Derrogação dos preceitos desta que estabelecem a limitação da responsabilidade das empresas de transporte aéreo. Recurso especial não conhecido"

(Data do julgamento: 28/11/2000; Recurso Especial 258132; STJ; Relator: Min. Barros Monteiro)

Observando, ainda, que os termos publicados na ementa, de julgamento anterior ao supracitado, confirmam a prevalência do CDC sobre as leis especiais, embora não revogue as mesmas:

"LEI - TRATADO.

O tratado não se revoga com a edição de lei que contrarie norma nele contida. perderá, entretanto, eficácia, quanto ao ponto em que exista antinomia, prevalecendo a norma legal.

Aplicação dos princípios, pertinentes a sucessão temporal das normas, previstos na lei de introdução ao Código Civil. A lei superveniente, de caráter geral, não afeta as disposições especiais contidas em tratado.

Subsistência das normas constantes da Convenção de Varsóvia, sobre transporte aéreo, ainda que disponham diversamente do contido no Código de Defesa do Consumidor."

(Data do julgamento: 13/12/1995; Recurso Especial 58736; STJ; Relator: Min. Eduardo Ribeiro)

Como se pode constatar, em ambas as decisões do STJ, o Código de Defesa do Consumidor predominou nos pontos em que as leis mostraram-se opostas, que no caso dos

exemplos citados, nota-se tal oposição no tocante ao prazo de decadência para requerimento de reparação de danos como, também, no que tange à limitação de responsabilidade. Visto que, segundo o art. 26, item 2, da CV, o prazo máximo para protesto em caso de carga danificada é de 14 dias, a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário, e de 21 dias em caso de atraso, devendo a ação de responsabilidade intentar-se, de acordo com o art. 29, item 1, da mesma Convenção, sob pena de caducidade, dentro do prazo máximo de dois anos, a contar da data de chegada, ou do dia em que a aeronave devia ter chegado a seu destino, ou da data da interrupção do transporte. Além de haver, de acordo com o mesmo Código, a limitação da responsabilidade, quando esse fixa um valor máximo para indenização.

Já ao observar as jurisprudências do Supremo Tribunal Federal (STF), é possível concluir que suas decisões diferem das do STJ, visto que neste os Tratados Internacionais prevalecem sobre o Código de Defesa do Consumidor, levando-se em consideração o art. 178 da Constituição Federal, que preceitua:

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.

Como pode se constatar na ementa do julgado exposto a seguir:

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

Sendo interessante observar o teor do voto, da referida ementa, para melhor entendimento da decisão:

“A Senhora Ministra Ellen Gracie – (Relatora): 1. No julgamento de caso semelhante, a Primeira Turma desta Corte entendeu que a alegação de ofensa ao art. 5º, § 2º, da Constituição Federal não ocorre, pois esse dispositivo se refere a tratados internacionais relativos a direitos e garantias fundamentais, matéria não objeto da Convenção de Varsóvia, que trata da limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional (RE 214.349, rel. Min. Moreira Alves, DJ 11.6.99). Não é cabível, pois, o recurso extraordinário nesse ponto.
2. Já no que se refere à sustentada supremacia da Convenção de Varsóvia, com relação ao Código de Defesa do Consumidor, observo que, no julgamento de conflito entre norma da convenção de Genebra e o Decreto-Lei 427/69, o Plenário do Supremo Tribunal Federal entendeu que leis internas posteriores revogam os tratados internacionais (RE 80.004, redator para o acórdão o Min. Cunha Peixoto, DJ 29.12.77).
Não obstante, na hipótese ora em julgamento, cabe observar que o art. 178 da Constituição Federal de 1988 expressamente estabeleceu que, quanto à ordenação do transporte internacional, a lei observará os acordos firmados pela União.

Assim, embora válida a norma do Código de defesa do Consumidor quanto aos consumidores em geral, no caso de contrato de transporte internacional aéreo, em obediência à norma constitucional antes referida, prevalece o que dispõe a Convenção de Varsóvia, que determina prazo prescricional de dois anos, não o de cinco anos, do Código de Defesa do Consumidor.

2 **Dou provimento** ao recurso.”

Outra discussão normalmente levantada, no que tange a aplicação do CDC no transporte aéreo, é o enquadramento do empresário contratante do serviço de transporte como consumidor. Pois se não há dúvidas de que o empresário se enquadra sempre no conceito de fornecedor, muito se discute sobre seu enquadramento no de consumidor. Visto que o art. 2º do CDC regula que:

“Art. 2º - Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final

Parágrafo único – Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo”.

No entanto, o CDC definiu consumidor¹¹ partindo de um conceito estrito para um conceito amplo. Ou seja, englobou tanto o consumidor real que adquire concretamente um produto ou um serviço, enquanto destinatário final, como àqueles que ele equiparou a consumidor, que são todas as pessoas que hajam intervindo na relação de consumo, todas as vítimas de um acidente de consumo e todas as pessoas expostas às práticas comerciais e contratuais. Tal conceito de consumidor é ampliado no Parágrafo único do art. 2º, quando trata sobre a coletividade de pessoas que intervêm nas relações de consumo; no art. 17, quando diz que se equiparam aos consumidores todas as vítimas do evento; e no art. 29, quando equipara aos consumidores todas as pessoas, determináveis ou não, expostas às práticas nele previstas¹².

Assim, além do consumidor do art. 2º, existem os consumidores por equiparação, dentre os quais o do art. 17 (vítima do evento). Com fulcro em mencionado dispositivo, toda vítima de um produto ou serviço defeituoso (responsabilidade pelo fato do produto ou do serviço) estará protegida pelo CDC, como será o caso do empresário que contratar o serviço do transportador e tiver sua carga avariada por motivo de serviço defeituoso. Segundo Alvim (1995, p. 139 – 140):

Conforme visto nos comentários ao art. 2º, em algumas situações, o conceito geral de consumidor poderia ser insuficiente para abranger todas as relações de consumo que requerem amparo legal. Isto é o que ocorre nesta Seção II, referente ao fato do produto e do serviço, e tem o presente artigo a virtude de preencher, completar, o espectro de abrangência do conceito de consumidor, estendendo a proteção deste Código a uma gama maior de situações onde possa ocorrer dano, visando, desta forma, precipuamente, a proteção ao denominado 'bystander', ou seja, aquelas pessoas (físicas ou jurídicas), já que a lei não restringe que mesmo sem serem partícipes da relação de consumo foram atingidas em sua saúde ou segurança em virtude do defeito do produto.

Em se tratando da aplicabilidade do CDC entre empresários, situação que se adequa ao presente estudo, Coelho (2008, p. 190) esclarece que é comum um empresário entrar, numa negociação com outro, em posição de vulnerabilidade, tal como os consumidores se

¹¹ Conceito de Consumidor consubstanciado no art. 2º *caput* e parágrafo único, art. 17 e art. 29, todos do CDC.

¹² O art.29 prevê as práticas comerciais e a proteção contratual.

encontram nas relações com os fornecedores. A analogia dessas situações e o menor grau de proteção dos contratantes débeis no Código Civil justificam a aplicação do Código de Defesa do Consumidor na tutela contratual do empresário vulnerável. No trecho do voto oriundo de uma jurisprudência do STJ essa questão, acerca da definição de consumidor e da equiparação do empresário como tal, pode ser vista claramente:

“Recentemente, a Segunda Seção deste STJ superou discussão acerca do alcance da expressão “destinatário final”, constante do art.2º do CDC, consolidando a teoria subjetiva (ou finalista) como aquela que indica a melhor diretriz para a interpretação do conceito de consumidor.

Segundo a teoria preferida, a aludida expressão deve ser interpretada restritamente. Com isso, o conceito de consumidor deve ser subjetivo, e entendido como tal aquele que ocupa um nicho específico da estrutura de mercado – o de ultimar a atividade econômica com a retirada de circulação (econômica) do bem ou serviço, a fim de consumi-lo, de forma a suprir uma necessidade ou satisfação eminentemente pessoal.

Para se caracterizar o consumidor, portanto, não basta ser, o adquirente ou utente, destinatário final fático do bem ou serviço: deve ser também o destinatário final econômico, isto é, a utilização deve romper a atividade econômica para o atendimento de necessidade privada, pessoal, não podendo ser reutilizado, o bem ou serviço, no processo produtivo, ainda que de forma indireta.

Nesse prisma, a expressão “destinatário final” não compreenderia a pessoa jurídica empresária.

Por outro lado, a jurisprudência deste STJ, ao mesmo tempo que consagra o conceito finalista, reconhece a necessidade de mitigação do critério para atender situações em que a vulnerabilidade se encontra demonstrada em caso concreto.

Isso ocorre, todavia, porque a relação jurídica qualificada por ser “de consumo” não se caracteriza pela presença de pessoa física ou jurídica em seus pólos, mas pela presença de uma parte vulnerável de um lado (consumidor), e de um fornecedor, de outro. Porque é essência do Código o reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado, princípio-motor da política nacional das relações de consumo (art.4º, D).

Em relação a esse componente informador do subsistema das relações de consumo, inclusive, não se pode olvidar que a vulnerabilidade não se define tão-somente pela capacidade econômica, nível de informação/cultura ou valor do contrato em exame. Todos esses elementos podem estar presentes e o comprador ainda ser vulnerável pela dependência do produto; pela natureza adesiva do contrato imposto; pelo monopólio da produção do bem ou sua qualidade insuperável; pelas exigências da modernidade atinentes à atividade, dentre outros fatores.

Por isso mesmo, ao consagrar o critério finalista para interpretação do conceito de consumidor, a jurisprudência deste STJ também reconhece a necessidade de, em situações específicas, abrandar o rigor do critério subjetivo do conceito de consumidor, para admitir a aplicabilidade do CDC nas relações entre fornecedores e consumidores-empresários em que fique evidenciada a relação de consumo, isto é, a relação formada entre fornecedor e consumidor vulnerável, presumidamente ou não. (...)

De fato, os critérios jurisprudenciais têm avançado no sentido de se reconhecer a necessidade de mitigar o rigor excessivo do critério subjetivo do conceito de consumidor, para permitir, por exceção, a equiparação e a aplicabilidade do CDC nas relações entre fornecedores e consumidores-empresários. Superada a questão da “destinação final” do produto, agora a jurisprudência é incitada à formação das diretrizes para o reconhecimento da vulnerabilidade ou da hipossuficiência (aspecto processual) no caso concreto.”(grifo nosso).

(Data do julgamento: 19/04/2005; Recurso Especial 476.428/SC; STJ; Relator: Min. Nancy Andrighi)

Quando se diz que a vulnerabilidade não se define tão-somente pela capacidade econômica, nível de informação/cultura ou valor do contrato em exame, mas também pela dependência do produto/serviço; pela natureza adesiva do contrato imposto; pelo monopólio da produção do bem ou sua qualidade insuperável; pelas exigências da modernidade atinentes à atividade, dentre outros fatores, percebe-se que o empresário que contrata o serviço de transporte aéreo, atualmente, se enquadra em algumas dessas possibilidades. Visto que, de um modo geral, os empresários que utilizam o transporte aéreo para remeter suas mercadorias, em sua maioria necessitam de agilidade na entrega de seus produtos (seja devido sua natureza perecível, seja devido a utilização de procedimentos *just in time*, dentre outras razões), ficando dependentes de tal serviço, que geralmente é fornecido por uma ou poucas empresas (dependendo da localidade), sendo formalizado através de um contrato de adesão imposto pela transportadora.

A questão da aplicabilidade do CDC nas relações entre fornecedores e consumidores-empresários também é tratada, com o mesmo direcionamento, no Recurso Especial nº 701.370/PR.

RESPONSABILIDADE CIVIL NOS TRATADOS INTERNACIONAIS DOS QUAIS O BRASIL É SIGNATÁRIO

No âmbito internacional, o Brasil é signatário de diversos tratados e convenções sobre a responsabilidade civil aérea, expostos no quadro adiante, criado pela autora para facilitar a visualização e compreensão das informações fundamentais sobre tais acordos, segundo dados fornecidos por Pacheco (1998, não paginado, apud Cavalcanti, 2002, p. 09), Moura (1992, p. 57 – 60) e Cavalcanti (2002, p. 10 – 12):

Quadro 1 - Acordos Multilaterais sobre Responsabilidade Civil Aérea		
Acordo	Ano da realização	Conteúdo
Convenção de Varsóvia	1929	Cuida basicamente da responsabilidade civil relativa aos viajantes, incluindo nessa categoria os passageiros e os remetentes das mercadorias que remuneram o transportador pelos serviços prestados, além das pessoas transportadas gratuitamente e dos próprios tripulantes.
Convenção de Roma	1933	Regula o seqüestro preventivo de aeronaves, entendido este como a detenção, no interesse privado, por intermédio de agentes da justiça ou de administração pública, em proveito quer de um credor quer de proprietário ou titular de um direito real onerando a aeronave.
Convenção de Roma	1952	Trata da responsabilidade relativa aos danos causados a terceiros em terra, tendo sofrido as modificações contidas no tratado de Montreal (1978).
Tratado de Haia	1955	Acrescenta alguns pontos na Convenção de Varsóvia (1929), no que tange a responsabilidade do transportador e as disposições gerais e finais.
Convenção de Guadalajara	1961	Visa regulamentar a responsabilidade daquele que não seja transportador contratual, mas que, com autorização deste, efetue de fato o transporte.
Tratado da Guatemala	1971	Modifica alguns aspectos da Convenção de Varsóvia (já modificada pelo Protocolo de Haia em 1955) assinada em 1929.
Tratado de Montreal	1975	Modifica a Convenção de Varsóvia (1929) em alguns aspectos como, por exemplo, os relacionados a repressão de atos ilícitos contra a segurança da aviação civil.
Tratado de Montreal	1978	Complementa o Protocolo anterior introduzindo a repressão de atos ilícitos de violência nos aeroportos ao Serviço da aviação civil internacional.
Convenção de Montreal	1999	Moderniza, refunda e prevalece sobre a Convenção de Varsóvia (1929) e seus instrumentos conexos.

Quadro criado pela autora, de acordo com dados fornecidos por Pacheco (1998, não paginado, apud Cavalcanti, 2002, p. 09), Moura (1992, p. 57 – 60) e Cavalcanti (2002, p. 10 – 12).

Vale salientar que esses tratados multilaterais, que visam a padronização de determinadas regras, somente entram em vigor a partir da adesão de um número representativo de países, sob pena de não atingir eficazmente seu objetivo. Assim sendo, em alguns casos, não se obtêm na primeira rodada de negociações as assinaturas necessárias para a implantação imediata das regras desejadas. Sendo necessário que os países que aderiram de imediato aguardem que, outros venham a ratificá-las, para, então, introduzi-las em seu direito interno, o que no Brasil ocorre por meio de decreto presidencial.

Embora não se encontre com facilidade tal informação em acervos bibliográficos, pois os autores que trataram de tal assunto são anteriores a sua data de ratificação, atualmente a Convenção para unificação das regras relativas ao transporte internacional em vigor é a Convenção de Montreal (CM). Celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, foi aprovada pelo Congresso Nacional por meio do decreto legislativo nº 59, de 18 de abril de 2006, entrou em vigor internacional em 04 de novembro de 2003, e no Brasil em 18 de julho de 2006, sendo ratificada pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006.

Em suas considerações iniciais, a CM reconhece a importante contribuição da Convenção de Varsóvia (1929) e de outros instrumentos conexos, para a harmonização do direito aeronáutico internacional privado, porém julga necessário modernizar e refundir tal convenção e tais instrumentos conexos. Reconhecendo, também, a importância de assegurar a proteção dos interesses dos usuários do transporte aéreo internacional e a necessidade de uma indenização equitativa, fundada no princípio da restituição, afirmando

que a ação coletiva dos Estados, para uma maior harmonização e codificação de certas regras que regulam o transporte aéreo internacional, é o meio mais apropriado para lograr um equilíbrio de interesses equitativos.

De acordo com art. 55 da CM, tal Convenção prevalecerá sobre toda regra que se aplique ao transporte aéreo internacional entre seus Estados Partes devido a que esses Estados são comumente Partes das convenções e tratados anteriores, apresentados no quadro acima exposto, prevalecendo dentro do território de qualquer um deles. Não obstante, seja importante comentar que, mesmo caminhando para seu segundo aniversário, tal Convenção não é encontrada em uso nas atuais jurisprudências, visto que essas ainda utilizam como base a Convenção anterior (CV). Lembrando que, como dito anteriormente, embora a legislação interna brasileira não revogue os tratados de cunho internacional dos quais o Brasil é signatário, a mesma prevalece nos pontos em que haja antinomia¹³ entre as normas legais internas e internacionais.

RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DE TRANSPORTE

De acordo com Pereira (2001, p. 209), a responsabilidade civil por ocorrências com os meios de transporte tomou rumos novos e constitui um setor especial. Os princípios gerais revelaram-se insuficientes para toda espécie de reparações de danos a pessoas e coisas, em razão e em consequência da utilização empresarial e unipessoal das várias espécies de veículos de transporte. O progresso material e o desenvolvimento técnico atingiram níveis muito elevados que superaram enormemente a imaginação legislativa e as normas de direito positivo.

Como já foi citado anteriormente, o contrato de transporte é efetivado sob a forma do contrato de adesão e, segundo o art. 730 do novo Código Civil, através dele alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

No que tange as cláusulas que afastam a responsabilidade do transportador pode-se dizer que essas são nulas, visto que, segundo Gomes (2001, p. 310), realizando-se o transporte mediante contrato de adesão, quase sempre tendo o transportador o monopólio virtual do serviço, o expedidor seria compelido a aceitar a cláusula de não - indenizar, exposto, assim, a sempre suportar o prejuízo da perda ou avaria das coisas entregues para transporte, ressalvadas as excludentes de responsabilidade previstas em lei.

O autor supracitado elucida, ainda, que a cláusula de limitação de responsabilidade é permitida, pois não há razão para se proibir a inserção, no contrato, de uma cláusula penal que fixe o máximo da indenização e facilite a liquidação do dano, desde que a mesma não reduza a importância tão insignificante, pois, assim sendo, sua aceitação equivaleria à cláusula de não - indenizar, tornando-se nula. O assunto será retomado adiante (no item 2.3.11).

¹³ Antinomia é a oposição real ou aparente entre duas leis, ou princípios.

RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL DO TRANSPORTE AÉREO

Várias são as obrigações que acompanham o contrato de transporte aéreo, e o transportador, sem dúvida, responderá pelo inadimplemento de qualquer uma dessas obrigações. Sobre isto, Moura (1992, p. 243) assevera que:

Este princípio fundamental domina a matéria no contexto da Convenção de Varsóvia-Haia e do nosso Código de Direito Aeronáutico. Mas, convém recordar que o regime varsoviano refere-se aos transportes internacionais e, evidentemente, apresentam certas características normativas nem sempre assimiladas e incorporadas pelas legislações nacionais dos Estados contratantes ou não contratantes. Isto equivale a dizer que diferentes regimes (leis internas e leis internacionais) podem resultar em inconvenientes de ordem prática, principalmente quando algum país não aderiu à Convenção de Varsóvia-Haia.

Com isso, nota-se a necessidade de ajustes no que tange os pontos de estrangulamento das normas nacionais e internacionais. Concluindo-se que na execução do contrato de transporte aéreo, a questão maior está em se precisar a extensão e eficácia das cláusulas sobre a responsabilidade, face a grande diversidade de leis internacionais e internas dos Estados (contratantes e não contratantes).

No tocante a responsabilidade civil extracontratual no transporte aéreo, algumas situações, enquadradas pelo Direito Aeronáutico, podem caracterizar situações geradoras de responsabilidade, embora não haja existência de contrato.

De acordo com Cavalcanti (2002, p. 178), uma delas se relaciona ao transporte gratuito. Pois o art. 222 do CBA, que define o contrato de transporte, impõe a remuneração como seu elemento. Assim sendo, excluída a remuneração, não há como falar em contrato, e qualquer responsabilização do transportador aéreo nesse caso é tida como extracontratual¹⁴.

Cavalcanti (2002, p. 179) cita, ainda, outra modalidade de responsabilidade extracontratual no transporte aéreo que é atinente aos danos causados para com terceiros na superfície. Terceiros são aqueles com quem não se guarda qualquer relação jurídica anterior ao evento danoso e que não se encontram no interior da aeronave. Assim, a toda obviedade, não há responsabilidade contratual nesses casos¹⁵.

¹⁴ O assunto está disciplinado nos art. 267 do CBA, voltado para o transporte doméstico, e no item 1, do art. 1º da CM, combinado com o item 1 do seu art. 17, para o transporte internacional.

¹⁵ O assunto é abordado pelos art. 268 a 272 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para o transporte nacional, e na Convenção de Roma/1952, no tocante ao transporte internacional.

LIMITES DA INDENIZAÇÃO

No que tange às normas relativas ao transporte aéreo internacional de mercadorias, modalidade que interessa para a presente pesquisa, segundo o art. 23 da CM, “no transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a quantia de 17 Direitos Especiais de Saque (DES) por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pagado uma quantia suplementar, ser for cabível. Neste caso o transportador será obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino”.

Ainda de acordo com o artigo supracitado, em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo ou recibo para determinar o limite da responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes.

No transporte aéreo de carga doméstico, o art. 262 do CBA limita a responsabilidade do transportador ao valor correspondente a 3 (três) Obrigações do Tesouro nacional (OTN) por quilograma, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante pagamento de taxa suplementar, se for o caso. Porém, é importante salientar que, de acordo com o art. 287 do CBA, “para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, as quantias estabelecidas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte serão convertidas em moeda nacional, na forma de regulamento expedido pelo Poder Executivo”.

No tocante as quantias indicadas em DES mencionadas na CM, estas consideram-se referentes ao Direito Especial de Saque definido pelo Fundo Monetário Internacional (FMI). E, segundo o art. 23 da mesma Convenção, a conversão das somas nas moedas nacionais, no caso de ações judiciais, se fará conforme o valor de tais moedas em DES, na data da sentença¹⁶.

Entretanto, como explicitado anteriormente, desde a criação do CDC a limitação de indenização está derogada no Brasil, sendo adotado pelo referido Código o princípio da reparação efetiva e integral, que visa indenizar os danos materiais e imateriais integralmente, ficando afastados os dispositivos discordantes, que visem limitar a responsabilidade.

A limitação da responsabilidade do transportador aéreo teve sua razão de ser, visto que no passado o transporte aéreo se constituía em uma atividade que apresentava risco maior do que os outros meios de transporte, risco esse que deveria ser corrido tanto pelo

¹⁶ O valor em DES da moeda nacional de um Estado Parte, que seja membro do FMI, será calculado de acordo com o método de avaliação adotado pelo FMI para suas operações e transações, vigente na data da sentença. O valor em DES da moeda nacional de um Estado Parte que não seja membro do FMI será calculado na forma estabelecida por esse Estado Parte. Entretanto, os Estados que não sejam membros do FMI e cuja legislação não permita aplicar as disposições citadas a pouco poderão declarar que o limite de responsabilidade do transportador é fixado na quantia de 250 unidades monetárias por quilograma, no que diz respeito ao transporte de carga, sendo esta unidade monetária correspondente a sessenta e cinco miligramas e meio de ouro de lei de novecentos milésimos. A conversão destas quantias em moeda nacional será efetuada de acordo com a lei do Estado interessado.

transportador como por quem dele se utilizava. Entretanto, atualmente não mais subsistem os mesmos fatores do começo do século, pois a atividade aeronáutica conta com um dos maiores avanços tecnológicos em termos de segurança, com empresas de transporte aéreo de grande vulto.

Diante disso, segundo o CDC, a indenização deve ser integral e na proporção do dano sofrido, não comportando limitações, como dispõem em seus arts. 6º, inciso VI, 25 e 51, inciso I:

Art. 6º. São direitos básicos do consumidor:
(...) VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos.

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

Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:

I – impossibilitem, exonere ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor-pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis;

Com se vê, o Código condenou, em seus diversos dispositivos, indiscriminadamente, as cláusulas de limitação da responsabilidade do fornecedor. Foram, portanto, derogados pelo CDC os dispositivos da legislação aeronáutica referentes à responsabilidade civil do transportador aéreo, com ele incompatíveis. Como pode ser constatado na seguinte jurisprudência do STJ:

“RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. EXTRAVIO DE CARGA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR.

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 vigência, afastando-se a chamada indenização tarifada.

Recurso conhecido e provido.”

(Data do julgamento: 08/05/2001; Recurso Especial 258185; STJ; Relator: Min. Cesar Asfor Rocha)

Cavalcanti (2002, p. 71) cita o seguinte acórdão, que serve de exemplo, para solidificar o que foi afirmado anteriormente:

“Ação de indenização. Companhia de aviação aérea. Extravio de bagagem. [...] No Brasil a limitação da indenização está derogada desde o advento do Código de Proteção e Defesa do Consumidor. A empresa aérea deve indenizar integralmente os danos causados aos consumidores”. (grifo nosso)

(Data do julgamento: 16/06/1997; Apelação Civil 44876; TJ-DF; Relator: Des. José de Campos Amaral)

No que diz respeito à jurisdição e arbitragem, segundo os arts. 33 e 34 da CM, a ação de indenização por danos deverá ser iniciada, à escolha do autor, no território de um dos Estados Partes, seja ante o tribunal do domicílio do transportador, da sede da matriz da empresa, ou onde possua estabelecimento por cujo intermédio se tenha realizado o contrato, seja perante o tribunal do lugar de destino, sendo, o procedimento de arbitragem,

realizado em uma dessas jurisdições na qual o árbitro ou tribunal arbitral aplicará as disposições de tal Convenção.

EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE

De acordo com Cavalcanti (2002, p. 200 - 209), as excludentes de responsabilidade são hipóteses em que se afasta o nexo de causalidade entre determinada ação (posto que aparente sua relação com o dano) e o dano propriamente dito. O mesmo autor cita três hipóteses consideradas como excludentes de responsabilidade do transportador, são elas: caso fortuito e força maior; fato exclusivo de terceiro; e fato exclusivo da vítima.

No que concernem os casos fortuitos ou de força maior, estes serão admitidos em casos decorrentes de atraso, pois segundo o art. 264, inciso I, do CBA e o art. 19 da CM, o transportador não será responsável se comprovar que o atraso da entrega da carga foi causado por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir. Admite-se, também, de acordo com art. 18 (§ 2º, alínea “a” e “c”) da CM e com o art. 264 (II, alínea “a” e “c”) do CBA, no caso de perda, destruição ou avaria da carga, a excludente do fortuito ou força maior nos casos de vício, natureza ou defeito próprio da mercadoria e, ainda, nos atos de guerra ou conflito armado.

O caso fortuito e a força maior não são expressamente mencionados pelo CDC como excludentes de responsabilidade, possibilitando três interpretações na doutrina, segundo Cavalieri (1997, p. 375-376 apud Cavalcanti, 2002, p. 201):

- a) Ficam afastados como excludentes de responsabilidade (aplicando-se, neste caso, a responsabilidade objetiva com risco integral, atenuada, ditada pelo CBA e pela convenção);
- b) Permanecem admitidos como excludentes da responsabilidade do fornecedor, por ser a regra tradicional em nosso direito;
- c) Acatando-se a distinção entre fortuito interno e fortuito externo¹⁷, admite-se apenas o segundo como excludente.

De acordo com os registros jurisprudenciais, a última alternativa de interpretação, que admite apenas o fortuito externo como excludente de responsabilidade, tem prevalecido sobre as demais.

No que se refere ao fato exclusivo de terceiro, verifica-se a hipótese de exclusão de responsabilidade em caso de ato de autoridade pública em relação a entrada, a saída ou ao trânsito da carga (CM, art. 18, § 2º, alínea d; CBA, art. 264, II, alínea d). Quanto aos terceiros na superfície, o art. 268, § 2º, III do CBA exclui a responsabilidade do transportador no caso da aeronave ser operada por terceiro, não preposto nem dependente, que tenha iludido a razoável vigilância exercida sobre o aparelho.

¹⁷ Segundo Cavalcanti (2002, p. 202), tem-se por fortuito interno na prestação do serviço o fato imprevisível e, conseqüentemente, inevitável, ocorrido no momento da realização do serviço, que guarda relação com a atividade desenvolvida pelo fornecedor, ligando-se, por isso, aos riscos do empreendimento, como por exemplo, um dano ocasionado devido a uma eventual falha mecânica no equipamento do fornecedor. Já o fortuito externo é o caso imprevisível e inevitável de que resulta uma lesão ao consumidor, sem que haja qualquer ligação entre aquele e a atividade empreendida pelo fornecedor, como por exemplo, um dano ocasionado por uma enchente que atingiu o depósito do fornecedor.

A hipótese de fato exclusivo da vítima é contemplada nos artigos 256, § 1º, alínea a; 264, II, alínea b; 268, § 2º, IV do CBA e nos artigos 18, § 2º, alínea b; e 20 da CM, que em suma excluem a responsabilidade do transportador caso se prove que o dano foi causado por culpa da pessoa lesada, ou que esta tenha para ele contribuído, ou, ainda, que o dano teve como causa a embalagem defeituosa da carga (realizada por uma pessoa que não seja o transportador ou algum de seus prepostos).

No tocante às hipóteses de fato exclusivo de terceiro ou fato exclusivo da vítima, como excludentes de responsabilidade, o CDC não confronta as leis especiais, visto que em seu art. 14, §3º, II, disciplina que:

Art. 14, § 3º - O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:
 (...) II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

Não resta dúvida, entretanto, que em seu art. 7º, o legislador desejou cobrir todos os campos onde houvesse uma regra mais benéfica para o consumidor, permitindo sua aplicação, em tais casos, em detrimento dos demais dispositivos do CDC, quando dispôs que:

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

Sendo pertinente, por fim, elucidar que para ser eximido da responsabilidade o transportador deverá provar a ocorrência de uma das hipóteses supracitadas, como mostra a jurisprudência ao julgar que:

“Transporte aéreo. Atraso de voo. Ausência de excludente de responsabilidade.
 1. Se a empresa transportadora não prova que "tomou, e tomaram os seus prepostos, todas as medidas necessárias para que se não produzisse o dano, ou que não lhes foi possível tomá-las", é cabível a indenização.
 2. Recurso especial conhecido e provido.”
 (Data do julgamento: 14/10/1999; Recurso Especial 182283; STJ; Relator: Min. Carlos Alberto Menezes Direito)

Segundo Gomes (2001, p. 310), “desde o momento em que recebe a mercadoria até o da entrega, responde o transportador por sua perda, ou avaria, se não prova que foi devida a força maior ou vício intrínseco. Procede-se a liquidação do dano, no caso de perda, pelo valor declarado no *conhecimento*. Se não estiver mencionada, pelo preço corrente da mercadoria. No caso de avaria o prejuízo deve ser apurado em função da diminuição do valor da coisa”.

Em suma, para concluir e ratificar o que foi anteriormente exposto ao longo da presente pesquisa, “o transportador é responsável pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga, sob a única condição de que o fato que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo”, como condiciona o art. 18, no § 1º, da Convenção de Montreal, exceto nos casos excludentes de responsabilidade.

ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

O transporte de carga aérea, como modalidade do contrato de transporte, implica uma obrigação de resultado ao transportador, isto é, entregar a carga, em seu destino, no mesmo estado em que a recebeu. Como visto no aporte teórico, caso não haja ressalva quanto ao estado da mercadoria, presume-se que a mesma foi recebida em perfeitas condições, e assim deverá ser entregue. Inicia-se a responsabilidade do transportador com o recebimento da carga e finda-se com sua entrega.

No transporte aéreo internacional, o documento que comprova o contrato de transporte de carga é o AWB (Airway Bill), que além de conter diversas informações como pontos de partida e destino, importantes para determinar a obrigação de resultado do transportador, funciona como instrumento formalizador da avença. A feitura e entrega do AWB é obrigação do expedidor, tendo o mesmo direito de exigir que o transportador o receba. Segundo o art. 11 da Convenção de Varsóvia, deve-se levar em conta que:

- 1) O conhecimento aéreo fará fé, salvo prova em contrário, da conclusão do contrato, do recebimento da mercadoria e das condições do transporte.
- 2) As enunciações de conhecimento aéreo relativas ao peso, dimensões e embalagem da mercadoria, assim como ao número dos volumes, farão fé, salvo prova em contrário; as que disserem respeito à quantidade, volume e estado da mercadoria só farão prova contra o transportador se a verificação delas for por ele feita na presença do expedidor, e exarada no conhecimento aéreo, ou se se tratar de enunciações relativas ao estado aparente da mercadoria.

O destinatário tem o direito de exigir que o transportador comunique-lhe a chegada da mercadoria ao ponto de destino e que proceda a sua entrega, mediante cumprimento das condições de transporte (art. 13, CV). Caso não haja protesto por parte do destinatário, presume-se que a carga foi entregue em bom estado e de conformidade com o AWB.

De acordo com o art.18 da Convenção de Varsóvia, o transportador responde pelo dano ocasionado por destruição, perda ou avaria das mercadorias despachadas, desde que tal dano haja ocorrido durante o transporte aéreo. Cavalcanti (2002, p. 164) expôs de maneira clara e sucinta que, para isentar-se da responsabilidade civil, o transportador deverá comprovar, não bastando apenas alegá-los, a ocorrência de algum dos seguintes fatos:

“A primeira causa excludente de responsabilidade do transportador consiste na expressa e inconcussa determinação da autoridade aeronáutica, relativa ao voo (art. 264, I, primeira parte). Trata-se de fato que somente poderá ensejar o atraso do transporte. Se o aeroporto estiver fechado ao tráfego, ou as condições meteorológicas não favorecerem o tráfego aéreo, a autoridade aeronáutica poderá, seguindo as regras do ar, impedir a partida ou pouso, ocasionando atraso. A segunda causa elididora da responsabilidade do transportador é a força maior, isto é, o fato necessário, cujos efeitos não sejam possíveis prever, evitar ou impedir (art.264, I, 2ª parte). A terceira causa que isenta o transportador de responsabilidade é a natureza perecível (peixe, por exemplo) ou vício próprio da mercadoria (material estragado). A quarta causa reside na embalagem defeituosa da carga, feita pelo expedidor ou seus prepostos; a quinta refere-se a ato de guerra ou a conflito armado e a sexta, ao ato do príncipe¹⁸.” (grifo nosso).

¹⁸ Ato do príncipe, segundo Meirelles (1999, p. 221), é toda determinação estatal, positiva ou negativa, geral, imprevista ou imprevisível, que onera substancialmente a execução do contrato administrativo, tal como a proibição de importar um determinado produto, que reflexamente desequilibra a economia do contrato ou impede sua plena execução.

Nos casos em que o dano, seja ele devido à atraso, perda, destruição ou avaria da carga, tenha ocorrido durante o transporte aéreo e nenhuma das hipóteses supracitadas seja verificada, a responsabilidade do transportador, segundo a CV, deveria ser limitada à 17 DES (Direitos Especiais de Saque) por quilograma danificado, entretanto como será visto mais adiante, o transportador será responsabilizado de modo que repare integralmente a parte prejudicada, como roga o CDC, ficando afastada a limitação de indenização prevista na Convenção de Varsóvia.

Caso o expedidor tenha feito, no momento em que entregou a carga ao transportador, uma declaração especial de valor, a indenização será calculada, *a priori*, com base nesse valor declarado. Uma vez demonstrado que o valor declarado é superior ao valor real da mercadoria em questão, cabe ao transportador provar tal fato para que seja apurado o valor real e aplicada a indenização condizente com o mesmo.

Caso o valor da mercadoria não tenha sido declarado, cabe ao reclamante comprovar o valor da mesma a fim de obter a indenização justa. Segundo Cavalcanti (2002, p. 166), outra questão importante a ser observada sobre tal assunto, é que a par do ressarcimento do valor da mercadoria, pode o reclamante, ainda, demonstrar outros prejuízos que a perda, avaria, destruição ou atraso lhe tenha acarretado, fazendo jus ao ressarcimento dos danos comprovados. Ressaltando que os ressarcimentos dos danos materiais, sejam decorrentes de danos emergentes ou lucros cessantes, não afastam a possibilidade do pleito de indenização por danos morais.

No tocante a responsabilidade extracontratual do transportador aéreo, no que concerne o transporte de carga, das duas hipóteses possíveis de responsabilidade aquiliana, que são a responsabilidade por danos no transporte gratuito e a responsabilidade para com terceiros na superfície, apenas a última é possível no transporte aéreo de carga. Visto que mesmo no transporte gratuito de carga, a emissão do AWB é indispensável para que a mesma tenha autorização para ser embarcada e, assim sendo, como o AWB representa o contrato de transporte, independente do campo onde é colocado o valor do frete estar preenchido ou não, não se pode dizer que, em caso de dano, não houve relação jurídica anterior, fato esse que caracterizaria a extracontratualidade.

Já na hipótese da responsabilidade por danos causados a terceiros na superfície, embora que muito remota a probabilidade de algo ocorrer nesse sentido no caso específico da carga aérea, tanto que não foi encontrado nenhum registro de jurisprudência desse tipo, o transportador é responsável pelos danos que a carga venha causar a terceiros na superfície. Por exemplo, se a carga for lançada para fora da aeronave em voo, devido a um defeito na trava de segurança do porão, e na queda tal carga venha a atingir uma casa, o transportador terá a obrigação de reparar o dano causado ao proprietário dessa casa com quem ele não possuía nenhum vínculo contratual anterior ao evento danoso, devendo assumir o risco da atividade.

Como observou-se preteritamente, os casos geradores de dano, e conseqüentemente de responsabilidade civil, decorrentes da atividade de transporte aéreo, podem ser amparados por diversos mantos legislativos, estando dentre os possíveis a Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil, que atua de forma subsidiária a essas normas específicas em relação à responsabilidade, cabendo ao aplicador do direito eleger o diploma legal adequado.

Ainda hoje, muitas são as discussões no que tange a hierarquia entre as leis internas e internacionais, entretanto após o julgamento do Recurso Extraordinário nº 80.004/79, em 1978, o Supremo Tribunal Federal admitiu que a lei posterior revoga o tratado anterior e fixou, ainda, a paridade entre tratado internacional e lei ordinária federal.

Segundo Cavalcanti (2002, p. 62), após a vigência do CDC tornou-se polêmica a questão da responsabilidade civil, especialmente no tocante à indenização limitada. Tendo-se de um lado, os que sustentam que, sendo integral o dever de indenizar estatuído pelo CDC (art. 6º, VI), as teses de responsabilidade civil limitadas a um teto, em sede de acidente aéreo, estariam afastadas. De outro lado, os cultores do Direito Aeronáutico defendem o princípio da especialidade, no qual a lei especial derroga a geral, não podendo, dessa maneira, o CDC alterar o CBA.

Ao observar a evolução jurisprudencial em tribunais de diferentes estados, pode-se confirmar a tendência da aplicação do CDC às hipóteses de responsabilidade civil do transportador aéreo, em detrimento do CBA e da CV. Como se vê nas ementas inseridas adiante:

“APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO - TRANSPORTE AÉREO DE CARGA - EXTRAVIO DE MERCADORIAS - RESPONSABILIDADE ILIMITADA - APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR - INDENIZAÇÃO LIMITADA E CONVENÇÃO DE VARSÓVIA - INAPLICABILIDADE - PRECEDENTES DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA - RECURSO IMPROVIDO. Por configurar relação de consumo, o transporte aéreo de cargas é regido pelo CDC, sendo a responsabilidade pelo extravio de carga ilimitada, devendo a indenização ser integralmente cumprida pela empresa transportadora”. (grifo nosso)

(Data do julgamento: 30/03/2004; Apelação Cível Nº 0248708-9; TJ-PR; Relator: Paulo Roberto Hapner).

Ao analisar a jurisprudência do Tribunal de Justiça do Paraná, constata-se o afastamento da Convenção de Varsóvia e, conseqüentemente, da responsabilidade limitada, ficando clara a regência do CDC no transporte aéreo de cargas.

“Transporte aéreo. Prescrição. Conflito de normas. Prevalência do Código de Defesa do Consumidor sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Aplica-se à ação indenizatória por vício do serviço de transporte aéreo o prazo prescricional de cinco anos, independentemente de disposição em contrário no Código Brasileiro de Aeronáutica ou no contrato. O Código de Defesa do Consumidor instituiu nova política de proteção ao consumidor, tendo suas regras abrangido todas as relações de consumo. Em caso de antinomia entre o Código Brasileiro de Aeronáutica e o CDC, prevalece este último, porque posterior e especial, além de editado em consonância com a Constituição Federal. A defesa do consumidor, erigida à condição de direito fundamental, por força da Constituição (art. 5º, XXXII), é também princípio inscrito na ordem econômica (170, V), não podendo, por isso mesmo, ser relegada a um plano inferior ao da Convenção de Varsóvia ou do Código Brasileiro de Aeronáutica.”“O CDC, como lei mais nova, afasta a aplicação da Convenção de Varsóvia e do CBA, nos casos de antinomia.” (10ª Conclusão do IV Congresso Brasileiro de Direito do Consumidor - Gramado/RS. Tema Transporte. Aprovada por unanimidade). (grifo nosso)

(Data do julgamento: 04/05/2000; Apelação Cível Nº97013595-5; TJ-SC; Relator: Pedro Manoel Abreu).

Na ementa do julgamento supracitado, o Tribunal de Justiça de Santa Catarina leva em consideração uma conclusão aprovada por unanimidade no estado do Rio Grande do Sul, que confirma a aplicação do CDC em detrimento do CBA e da CV, nos casos de antinomia. Outro aspecto interessante a ser comentado sobre tal julgamento é a questão do prazo prescricional, visto que esse pode ser considerado o outro ponto conflitante entre o CDC e os demais Códigos no que tange a responsabilidade civil do transportador aéreo, ficando explícita a predominância do CDC ao ser definido que é de cinco anos o prazo para prescrição.

“Indenizatória - Reparação de danos - Transporte de mercadorias - Mercadorias não entregues no destino - Indenização integral - Aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor - Afastamento da Convenção de Varsóvia - Recurso provido. Juros moratórios - Indenizatória - Aplicabilidade do novo Código Civil (Lei nº 10.406/02) - Fixação de 1% a.m. - Recurso provido”. (grifo nosso)
(Data do julgamento: 07/11/2007; Apelação Cível Nº 1124277600; TJ-SP; Relator: Carlos Luiz Bianco).

Já na jurisprudência do Tribunal de Justiça de São Paulo citada acima, é interessante se observar um trecho do inteiro teor do acórdão, onde fica explícito o motivo pelo qual se optou pela aplicação do CDC e pelo afastamento da CV:

“Caracterizada *quantum satis* a responsabilidade da recorrida quanto às mercadorias em foco, há a mesma que se encarregar do devido ressarcimento, inviável a fixação efetuada com base na Convenção de Varsóvia, como hodiernamente pacificado, uma vez que não se cuida de acidente aéreo o fato desenrolado nestes autos.

A responsabilidade civil do transportador aéreo pelo extravio de bagagem ou de carga rege-se pelo Código de Defesa do Consumidor (art. 6º, VI), se o evento se deu em sua vigência. Subordina-se, portanto, a indenização ao princípio da ampla reparação, conforme precedentes do STJ, na forma do direito comum.

A esse respeito, os seguintes julgados:

‘A indenização pelo extravio de mercadorias no transporte aéreo já não é mais limitada após o Código do Consumidor. Recurso Especial não conhecido’ (REsp 76.855/SP, Rei. Min. Ari Pargendler, j. 26.09.00, DJ 18.12.00, p. 00181).

‘A responsabilidade civil do transportador aéreo pelo extravio de bagagem ou de carga rege-se pelo Código de Defesa do Consumidor, se o evento se deu em sua vigência, afastando-se a indenização tarifadas prevista na Convenção de Varsóvia’ (REsp 269.353/SP, Rei. Min. Castro Filho, DJU 17.06.02).

‘Para apuração da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional pelo extravio da carga, aplica-se o disposto no Código de Defesa do Consumidor’. (REsp 171.506/SP, Rei. Ministro Ruy Rosado de Aguiar, DJU 05.03.01).” (grifo nosso)

Outra observação a ser feita acerca da ementa supramencionada é que o julgamento ocorreu na data de 07 de novembro de 2007, ou seja, data é posterior a ratificação da Convenção de Montreal no Brasil, que ocorreu em 27 de setembro de 2006, tendo sido criada com intuito de modernizar, refundir e prevalecer sobre o Tratado anterior e seus instrumentos conexos. Sendo válido salientar que a referida ementa é apenas um exemplo entre os julgados pesquisados, com datas posteriores a da ratificação da CM no país, que mencionam apenas a CV.

Não se pode afirmar que a não alusão da CM entre os registros pesquisados se dá devido à desatualização legislativa, no que tange o tema da responsabilidade civil do transportador aéreo, daqueles que arbitram nos casos de acidente de transporte aéreo ou que se dá devido à data da ocorrência dos sinistros ser anterior a data da ratificação de tal Convenção, uma

vez que, segundo o brocardo latino *tempus regit actum*, os atos devem ser regulados de acordo com a lei vigente na data do acontecimento dos fatos, já que no material fornecido pelos Tribunais constam apenas as datas dos julgamentos dos processos, não havendo menção a data da ocorrência do fato.

Como dito anteriormente, existe, no acervo jurisprudencial, uma “tendência” à aplicação do CDC em detrimento da legislação aeronáutica. Entretanto, existem alguns casos que, apesar de serem raríssimos, contrariam essa regra e se tornam interessantes objetos de comparação. Como será exposto logo adiante nas ementas:

“RESPONSABILIDADE CIVIL – Contrato de transporte aéreo e internacional de mercadoria – Valor indenizatório – Aplicação da Convenção de Varsóvia – Limitação a 250 francos-ouro-poincaré por quilo de carga, substituídos para DES (Direito Especial de Saque do Fundo Monetário Internacional) – Apuração em liquidação de sentença – Inversão do ônus da sucumbência determinado – Recurso parcialmente provido”. (grifo nosso)
(Data do julgamento: 19/01/2006; Apelação cível n. 1.090.949-0; TJ-SP; 18ª Câmara de Direito Privado; Relator: Rubens Cury).

Nesse caso, para se entender o motivo do Tribunal de Justiça de São Paulo ter aplicado a Convenção de Varsóvia e, conseqüentemente, limitado a indenização, imprescindível se faz a análise de um trecho do acórdão que procura justificar a decisão:

“Prepondera a natureza comercial de transporte aéreo e internacional de mercadorias no caso em tela. Faz-se mister, pois, a aplicação da legislação especial.
O Brasil é signatário da Convenção de Varsóvia, de 1929, que rege o transporte aéreo internacional.
Cuidando-se, *in casu*, de discussão acerca da prestação defeituosa de serviços de transporte aéreo e internacional de mercadorias, é indiscutível a prevalência da Convenção de Varsóvia.
Está patente, pois, que a verba indenizatória não pode ser calculada com base no valor da mercadoria estragada, mas sim com base nas determinações da Convenção supramencionada.
Os Protocolos Adicionais 1, 2, 3 e 4, de Montreal tratam da substituição do padrão monetário Franco-ouro-poincaré pelo DES – Direito Especial de Saque do Fundo Monetário Internacional.
Todavia, mantém-se a limitação a 250 padrões monetários por quilo de carga, a teor do art. 22 da Convenção de Varsóvia.” (grifo nosso)

O outro exemplo encontrado nesse sentido é a decisão do Supremo Tribunal Federal, citada preteritamente no aporte teórico, com a seguinte ementa:

“PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. 1. O art. 5º, § 2º, da Constituição Federal se refere a tratados internacionais relativos a direitos e garantias fundamentais, matéria não objeto da Convenção de Varsóvia, que trata da limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional (RE 214.349, rel. Min. Moreira Alves, DJ 11.6.99). 2. Embora válida a norma do Código de Defesa do Consumidor quanto aos consumidores em geral, no caso específico de contrato de transporte internacional aéreo, com base no art. 178¹⁹ da Constituição Federal de 1988, prevalece a Convenção de Varsóvia, que determina prazo prescricional de dois anos. 3. Recurso provido.” (grifo nosso)

¹⁹ Segundo o art. 178 da CF, “a lei disporá sobre a ordenação dos transporte aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade”.

(Data do julgamento: 07/03/2006; Recurso Extraordinário 297901/RN; STF; Relator: Min. Ellen Gracie)

Em ambos os casos, supracitados, a Convenção de Varsóvia prevalece devido ao fato do Brasil ser signatário da referida Convenção e haver dentro da Constituição do país um artigo (art. 178, CF) que visa o cumprimento dos tratados internacionais. Entretanto, para utilizar-se de tal questão como justificativa de defesa da aplicação da Convenção de Varsóvia em detrimento do Código de Defesa do Consumidor, seria preciso deixar de lado alguns fatores relevantes.

O principal deles pode ser justificado pela fala de Cavalcanti (2002, p. 105 - 106) ao elucidar que, embora atualmente o avião seja um dos meios de transporte mais seguros, o índice de acidentes por decolagem no início e meados do século eram altíssimos se comparados aos índices atuais, as empresas ainda incipientes poderiam ruir em razão de um único acidente, de tal forma que as leis específicas sobre a matéria tomaram por base, segundo Moura (1992, p. 227), a natureza especial dos riscos do ar e a preocupação de não prejudicar o desenvolvimento e progresso da aviação comercial, evitando estabelecer um tipo de responsabilidade pesada, em termos de indenização. Ademais, as leis tinham em conta que os passageiros aéreos, sendo pessoas de condições econômicas privilegiadas, poderiam suportar parte do risco, fato que recomendava a limitação das indenizações, com sacrifício individual, em prol do progresso da sociedade.

Assim sendo, pode-se dizer que a limitação de responsabilidade, antes justificada pelos benefícios que a sociedade poderia colher da nova atividade que se implantava, cumpriu sua função e deve ceder espaço para os atuais anseios da sociedade, visto que atualmente a realidade social é completamente distinta da anterior, na qual as empresas aéreas se tornaram verdadeiras potências e a maioria dos usuários de seus serviços não possuem a mesma condição econômica privilegiada de antes. Cavalcanti (2002, p. 109) ilustra perfeitamente essa questão ao falar sobre o ato de limitar a responsabilidade:

“Limitar a reparação é impor à vítima que suporte o resto dos prejuízos não indenizados. A indenização constitui, em princípio, uma sanção dirigida ao causador do prejuízo e não à vítima. A obrigação de reparar o dano deve recair exclusivamente sobre o autor do ato ilícito. Se a sanção não é suficientemente dura, acaba por ser banalizada, perpetuando-se o descaso e a impunidade.”

Não restam dúvidas que a limitação de responsabilidade do transportador colide frontalmente com os anseios da atualidade, ficando evidente que o CDC se apresenta bem mais adequado às novas perspectivas da sociedade nesse aspecto. É importante ficar claro que a reparação civil é obtida por meio de indenização pecuniária, devendo esta ser aplicada ao transportador sempre que a responsabilidade recair sobre ele, de modo que ocorra a reparação integral do dano, sem que haja um teto limitando o valor indenizatório.

No que diz respeito à questão do princípio da especialidade, utilizado pelos cultores do Direito Aeronáutico como argumento para não aplicação do CDC nos casos relacionados ao transporte aéreo, julgando a legislação aeronáutica como sendo lei especial e o CDC como lei geral, pertinente se faz a observação do argumento de Noronha (2002, não paginado) ao afirmar que:

"Só se pode dizer que dois ramos do direito estão, um em relação ao outro, numa situação de direito comum para direito especial quando o âmbito do segundo se insere totalmente no âmbito maior do primeiro, só tendo como nota distintiva o

acréscimo de alguns elementos específicos daquele. Só se pode falar num direito especial quando, se ele não existisse, todos os casos por ele abrangidos caíssem no âmbito do direito geral, para serem por ele regulados. Ora isto não acontece com o direito das relações de consumo e com o direito da responsabilidade civil do transportador aéreo. A posição em que estes se encontram, um em relação ao outro, é a de dois direitos especiais..."

A legislação consumerista é Lei Especial diante uma relação de consumo. É inconcebível afirmar que o CDC possui caráter de lei geral face ao Tratado internacional, visto que o mesmo é especial em relação ao sujeito tutelado, ou seja, o vulnerável consumidor.

Como se pode observar, ambos os entendimentos dos Tribunais acerca da aplicabilidade das leis internas e internacionais estão amparados por mandamentos previstos na Constituição Federal Brasileira. O STF, ao defender a aplicação da Convenção de Varsóvia, leva em consideração o art. 178, da CF, que diz:

Art. 178, da CF: "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".

O STJ, por sua vez, ao defender a aplicação do Código de Defesa do Consumidor, baseia-se nos seguintes dispositivos:

Art. 5º, XXXII, da CF: "O Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor".

Art. 170, da CF: "A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: V - defesa do consumidor".

Ademais, é necessário lembrar que, de acordo com o mesmo Tribunal, em caso de conflito entre tratado e lei, prevalece a lei, por esta representar a última vontade do legislador.

"LEI – TRATADO.

O tratado não se revoga com a edição de lei que contrarie norma nele contida, perderá, entretanto, eficácia, quanto ao ponto em que existia antinomia, prevalecendo a norma legal.

Aplicação dos princípios, pertinentes a sucessão temporal das normas, previstos na Lei de Introdução ao Código Civil. A lei de caráter geral, não afeta as disposições especiais contidas em tratado. Subsistência das normas constantes da Convenção de Varsóvia, sobre transporte aéreo, ainda que disponham diversamente do contido no Código de Defesa do Consumidor." (grifo nosso)
(Data do julgamento: 13/12/1995; Recurso Especial 58736; STJ; Relator: Min. Eduardo Ribeiro)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por refletir uma obrigação de resultado, a formalização do contrato de transporte aéreo representa, para o transportador, que sua obrigação será extinta somente no momento em que a carga for entregue em seu local de destino, nas mesmas condições em que foi recebida para envio. Isso significa dizer que, caso ocorra dano à mercadoria transportada, o transportador responderá pelo inadimplemento de suas obrigações.

Depreende-se do exposto que a responsabilidade civil do transportador aéreo é verificada sempre que o sinistro ocorrer durante a execução do contrato de transporte, devendo o mesmo reparar integralmente o dano causado, seja ele decorrente de avaria, extravio, atraso ou destruição, exceto nos casos que excluem sua responsabilidade. Como se pôde constatar, tal responsabilidade é tida, de um modo geral, como contratual, sendo possível verificar a extracontratualidade apenas nos casos de danos causados a terceiros na superfície.

Observou-se antinomia entre as leis do ordenamento interno e os tratados internacionais nos aspectos referentes à limitação de responsabilidade e ao prazo prescricional. Uma vez que, de acordo com o ordenamento interno, a responsabilidade civil do transportador deve ser proporcional ao dano e o prazo para prescrição ser de cinco anos, enquanto que os tratados internacionais em questão visam limitar tal responsabilidade, tarifando as indenizações, e fixando o prazo prescricional em dois anos.

Data vênua ao entendimento do Supremo Tribunal Federal, quando julga que a Convenção de Varsóvia deve ser aplicada nos casos de responsabilidade civil do transportador aéreo em detrimento do Código de Defesa do Consumidor, a autora entende que a percepção do Superior Tribunal de Justiça, ao primar pela aplicação do CDC em tais casos, melhor se adequa aos atuais anseios da sociedade.

Tendo em vista que a proteção ao consumidor está prevista na Constituição Federal do Brasil (art. 5º, XXXII e art. 170, V da CF), sendo o Código de Defesa do Consumidor lei especial, posterior a Convenção de Varsóvia, e editada em consonância com a Constituição do País. Acredita-se que, embora a Constituição preveja a observância dos acordos firmados pela União (art.178, CF), o tratado internacional não deve se sobrepor às leis de importância fundamental para o ordenamento interno, caso haja antinomia.

Defende-se que evolução deve acompanhar a modificação fundamental das circunstâncias, baseando-se na teoria da imprevisão (*rebus sic stantibus*), sempre que as circunstâncias que envolveram a formação de um tratado não forem as mesmas no momento de sua formalização, devendo haver um ajuste às circunstâncias da atualidade.

Considera-se relevante comentar que, embora o Supremo Tribunal Federal discorde do entendimento do Superior Tribunal de Justiça, no que concerne a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor em detrimento da Convenção de Varsóvia, a própria Suprema Corte, em sua resolução nº 80.004, valeu-se da regra *lex posterior derogat priori*²⁰ para a resolução de conflitos entre leis internas e tratados internacionais, manifestando seu entendimento no sentido de que a Convenção, embora tenha aplicabilidade no Direito Interno do Brasil, não se sobrepõe sobre às leis do País. Logo, defendeu que em caso de conflito entre tratado e lei, prevalece a lei, por representar a última vontade do legislador, embora tenha admitido que o descumprimento no plano internacional possa acarretar consequências.

É imprescindível esclarecer que, embora se questione o entendimento no STF no caso específico do transporte aéreo, admite-se a grande relevância dos tratados internacionais e a necessidade de respeitá-los perante o cenário mundial. Diante disso, a autora justifica seu posicionamento ao elucidar que, no presente estudo, se propôs a analisar a questão específica do conflito entre lei interna e tratado internacional no âmbito do transporte aéreo

²⁰ “*Lex posterior derogat priori*” significa que a lei posterior derroga o tratado anterior.

internacional de carga, e que, única e exclusivamente por esse motivo posiciona-se contrária ao entendimento da Suprema Corte, por entender que o posicionamento do STJ melhor se adequa a atual realidade no que tange o principal conflito analisado, que é a limitação da responsabilidade do transportador.

Ademais, considera-se que a limitação de responsabilidade teve sua razão de ser, uma vez que no passado o transporte aéreo apresentava maiores riscos do que as demais modalidades de transporte, devendo tais riscos ser corridos tanto pelo transportador quanto pelo usuário, em prol do desenvolvimento de tal atividade. Entretanto, atualmente não mais subsistem os mesmos fatores do começo do século²¹, já que a atividade aeronáutica conta com um dos maiores avanços tecnológicos em termos de segurança, empresas de transporte aéreo de grande vulto e usuários com condições econômicas não tão privilegiadas como antes.

Julga-se injusta a possibilidade de submeter o empresário a suportar os prejuízos não indenizados pela responsabilidade tarifada sabendo-se que hoje, geralmente, o empresário se encontra em condições de vulnerabilidade perante as transportadoras aéreas. Tal vulnerabilidade se justifica por diversos motivos, dentre eles, a dependência do serviço, o número limitado de fornecedores e a natureza adesiva do contrato, imposta pela transportadora. Acredita-se, com isso, que o risco inerente a atividade deve ser suportado pela fornecedora de serviço e não pelo usuário, visto que, ao limitar a responsabilidade da transportadora, a questão da responsabilidade civil acaba sendo banalizada, causando uma diminuição da rigidez e do compromisso no cumprimento de suas atividades.

Defende-se, portanto, o respeito às leis internacionais quando observadas em seu contexto geral, discordando, entretanto, no caso específico do transporte aéreo internacional do teor que adota a limitação de responsabilidade como regra, visto que, é tendência no próprio cenário internacional, como um todo, apoiar a restituição integral como modo de reparação de danos.

Aproveita-se a oportunidade para criticar alguns aspectos da Convenção de Montreal que, embora tenha sido criada com o intuito de modernizar a Convenção de Varsóvia, ao manter em seu conteúdo o limite de indenização não cumpriu com perfeição seu objetivo principal, desprezando o fato de que tal limitação era cabível em 1929, pois sua essência visava impulsionar o avanço da aviação comercial, evitando estabelecer um tipo de responsabilidade pesada, situação que não condiz com os dias de hoje.

Conclui-se que, nos casos em que o transportador aéreo for responsabilizado pelo prejuízo causado a carga, a indenização deve ser aplicada de forma que o dano comprovadamente sofrido seja reparado integralmente, de acordo com o valor apurado da mercadoria, exceto nos casos em que haja sido feita a declaração de valor no conhecimento aéreo, devendo-se, nesse caso, tomar como base de cálculo o valor registrado no documento, por esse corresponder, *a priori*, o valor real da carga transportada.

Comenta-se, por fim, que os casos excludentes de responsabilidade do transportador aéreo podem ser resumidos nas seguintes situações: expressa determinação de autoridade, podendo ser autoridade aeronáutica, receita federal ou polícia federal; força maior, cujos efeitos sejam imprevisíveis ou inevitáveis; natureza perecível ou vício próprio da

²¹ É válido lembrar que a Convenção de Varsóvia foi assinada no final da década de 20.

mercadoria, como frutas ou material estragado; embalagem defeituosa da carga, quando feita pelo expedidor ou seus prepostos; ato de guerra ou conflito armado; e ato do príncipe.

REFERÊNCIAS

1. ALBUQUERQUE, J.B. Torres de; FIDA, Orlando. **Dos contratos do direito brasileiro**: teoria, prática, jurisprudência e legislação. 2.ed. São Paulo: Mizuno, 2004, vol.1.
2. ALVIM NETO, José Manuel de Arruda. **Código do Consumidor Comentado**. 2.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995.
3. AZEVEDO, Álvaro Villaça. **Teoria Geral dos contratos típicos e atípicos**. São Paulo: Atlas, 2002.
4. BÉO, Cíntia Regina. **Contratos**. São Paulo: Harbra, 2004.
5. BIZELLI, João dos Santos. **Regras Oficiais da CCI para interpretação dos termos comerciais – Incoterms 2000**. São Paulo: Aduaneiras, 2000. Tradução: Elisangela Batista Nogueira e Samir Keedi.
6. BORGES, Roxana Cardoso Brasileiro. A atual teoria geral dos contratos. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 811, 22 set. 2005. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=7267>>. Acesso em: 19 set. 2007.
7. BRASIL. **Código Brasileiro de Aeronáutica**. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Brasília, 1986. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/textos/CBAer.rtf>>. Acesso em: 05 set. 2007.
8. BRASIL. **Código de Proteção e Defesa do Consumidor e Legislação Correlata**. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2006.
9. BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/1992 a 53/2006 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/1994. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2007.
10. BRASIL. **Convenção de Montreal**. Decreto Legislativo nº 59, de 18 de abril de 2006. Montreal, 2006. Disponível em: < <http://www.sbda.org.br/textos/Montreal.rtf> >. Acesso em: 05 set. 2007.
11. BRASIL. **Convenção de Varsóvia-Haia**. Decreto nº 56.463 de 15 de junho de 1965. Haia; 1955. Disponível em: < http://www.sbda.org.br/textos/Vars_Hai.rtf >. Acesso em: 05 set. 2007.
12. BRASIL. **Novo Código Civil**. Exposição de motivos e texto sancionado. 2.ed. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2006.
13. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 58.736 – MG (95.000670-7)**. Brasília, 13 dez 1995. Disponível em: < <http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=58736&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=4> >. Acesso em: 18 nov. 2007. Recorrente: Wagner Bueno Cateb. Recorrida: Aerolineas Argentina S/A.Relator: Min. Eduardo Ribeiro. Jurisprudência do STJ e Tribunais Regionais Federais.
14. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 182.283 – SP (98/52876-8)**. Brasília, 14 out 1999. Disponível em: < <http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=excludente+responsabilidade+a>

%E9reo&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=9 >. Acesso em: 18 nov 2007. Recorrente: Filomena Anetelle Rodrigues e outros. Recorrida: Aerolineas Argentinas S/A. Relator: Min. Carlos Alberto Menezes Direito. Jurisprudência do STJ e Tribunais Regionais Federais.

15. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 54658 – SP**. Brasília, 12 dez 1994. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=54658&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=2>>. Acesso em: 28 jun 2008. Recorrentes: Kesia Leonardo de Carvalho e outro. Recorrida: Regina Celia de Jesus Dias. Relator: Min. Ruy Rosado de Aguiar. Jurisprudência do STJ e Tribunais Regionais Federais.

16. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 34544 – MG**. Brasília, 13 dez 1993. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=34544&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=5>>. Acesso em: 28 jun 2008. Recorrentes: Diana Farias Gonçalves Reis e outro. Recorrido: Antônio Rodrigues de Almeida. Relator: Min. Cláudio Santos. Jurisprudência do STJ e Tribunais Regionais Federais.

17. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 38668 – RJ**. Brasília, 25 out 1993. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=38668&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=5>>. Acesso em: 28 jun 2008. Recorrente: Editora Mandarin Ltda. Recorridos: Celso de Souza Pinto Filho e OttoDiesel Ltda. Relator: Min. Eduardo Ribeiro. Jurisprudência do STJ e Tribunais Regionais Federais.

18. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 3035 – RS**. Brasília, 28 ago 1990. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=3035&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=10>>. Acesso em: 28 jun 2008. Recorrente: Sul América Terrestre Marítimos e Acidentes Cia de Seguros. Recorrido: Attilio Tilton. Relator: Min. Sálvio de Figueiredo. Jurisprudência do STJ e Tribunais Regionais Federais.

19. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 701370 – PR**. Brasília, 16 ago 2005. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=701370&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=5>>. Acesso em: 28 jun 2008. Recorrente: Amusa Auto Mercantil S/A. Recorrido: Banco Volkswagen S/A. Relator: Min. Jorge Scartezzini. Jurisprudência do STJ e Tribunais Regionais Federais.

20. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 476428 – SC**. Brasília, 19 ab 2005. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=476428&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=3>>. Acesso em: 28 jun 2008. Recorrente: Agipliquigás S/A. Recorrido: Gracher Hotéis e Turismo Ltda. Relator: Min. Nancy Andrighi. Jurisprudência do STJ e Tribunais Regionais Federais.

21. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 258.132 – SP (2001/0054643-5)**. São Paulo, 28 nov 2000. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=258132&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=2>>. Acesso em: 18 nov. 2007. Embargante: United Airlines Inc. Embargado: Marcelo Leonel Junqueira de Andrade. Relator: Min. Barros Monteiro. Jurisprudência do STJ e Tribunais Regionais Federais.

22. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 258.185 – SP (2000/0043855-3)**. Brasília, 08 mai 2001. Disponível em: <<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=258185&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=10>>. Acesso em: 18 nov 2007. Recorrente: Hannover Internacional Seguros S/A. Recorrido: Deutsche Lufthansa A. G. Relator: Min. Cesar Asfor Rocha. Jurisprudência do STJ e Tribunais Regionais Federais.
23. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 29790-1 – RN**. Brasília, 11 abr 2006. Disponível em : <http://www.stf.gov.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=CONVEN%C7%C3O+VARSOVIA+RESPONSABILIDADE&pagina=1&base=baseAcordaos>>. Acesso em : 20 dez 2007. Recorrente: VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A – VASP. Recorrida: JANEKELLY RIBEIRO RÊGO. Relator: Min. Ellen Gracie. Jurisprudência do STF.
24. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 80.004 – SE**. Brasília, 01 jun 1977. Disponível em: <<http://www.stf.gov.br/portal/jurisprudencia/visualizarEmenta.asp?s1=000216958&base=baseAcordaos>>. Acesso em: 28 jun 2008. Recorrente: Belmiro da Silveira Góes. Recorrido: Sebastião Leão Trindade. Relator: Min. Xavier de Albuquerque. Jurisprudência do STF.
25. BRASIL. Tribunal de Justiça de Santa Catarina. **Apelação cível nº 97.013595-5 – SC**. Florianópolis, 04 mai 2000. Disponível em: http://tjsc6.tj.sc.gov.br/jurisprudencia/Verintegra.do?p_id=AAAG5%2FAAHAAAAMAAAH&p_query=97.013595-5&corH=FF0000. Acesso em: 02 abr 2008. Apelante: Pedro Paulo Schlichting. Apelada: Transbrasil S/A Linhas Aéreas. Relator: Dês. Pedro Manoel Abreu. Jurisprudência do TJ-SC.
26. BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. **Apelação cível nº 1124277600 – SP**. São Paulo, 07 nov 2007. Disponível em: <http://cjo.tj.sp.gov.br/juris/getArquivo.do?caminho=//10.33.192.138/JURACORDAOS/Novos/27/2007/12/18/0001512612>. Acesso em: 02 abr 2008. Apelante: Allianz Bradesco Seguros S/A. Apelada: Compagnie Nationale Air France. Relator: Carlos Luiz Bianco. Jurisprudência do TJ – SP.
27. BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. **Apelação cível nº 1.090.949-0 – SP**. São Paulo, 19 jan 2006. Disponível em: <http://cjo.tj.sp.gov.br/esaj/jurisprudencia/consultaCompleta.do>. Acesso em: 02 abr 2008. Apelante: Allianz Bradesco Seguros S/A. Apelada: Compagnie Nationale Air France. Relator: Rubens Cury. Jurisprudência do TJ – SP.
28. BRASIL. Tribunal de Justiça do Paraná. **Apelação cível nº 0248708-9 – PR**. Curitiba, 30 mar 2004. Disponível em: <http://www.tj.pr.gov.br/consultas/jurisprudencia/JurisprudenciaDetalhes.asp?Sequencia=1&TotalAcordaos=3&Historico=1>. Acesso em: 02 abr 2008. Apelante: VARIG S/A - Viação Aérea Riograndense. Apelada: Tokyo Marine Brasil Seguradora S/A. Relator: Paulo Roberto Hapner. Jurisprudência do TJ-PR.
29. CAVALCANTI, André Uchôa. **Responsabilidade civil do transportador aéreo: tratados internacionais, leis especiais e código de proteção e defesa do consumidor**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.
30. COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de Direito Comercial: Direito de Empresa**, 8. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2008.vol.3.

31. DINIZ, Maria Helena. **Tratado teórico e prático dos contratos**. 5.ed. ver. amp. e atual.: De acordo com o novo Código Civil (lei nº 10.406, de 10-01-2001). São Paulo: Saraiva, 2003. vol.1.
32. DINIZ, Maria Helena. **Tratado teórico e prático dos contratos**. 5.ed. ver. amp. e atual.: De acordo com o novo Código Civil (lei nº 10.406, de 10-01-2001). São Paulo: Saraiva, 2003. vol.4.
33. GOMES, Orlando. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2001.
34. INFRAERO. **Terminais de carga da Infraero registram crescimento**, notícias, 21 nov. 2007. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/impr_noti_prev.php?ni=5490menuid= impr>. Acesso em: 25 nov. 2007.
35. KEEDI, Samir. **Logística de Transporte Internacional: veículo prático de competitividade**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.
36. KEEDI, Samir. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga: prática e exercícios**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
37. LISBOA, Roberto Senise. **Relação de consumo e proteção jurídica do consumidor no direito brasileiro**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 1999.
38. MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**. Rio de Janeiro: Forense, 1995.
39. MARTINS, Fran. **Contratos e obrigações comerciais**. Rio de Janeiro: Forense, 2002.
40. MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 1999.
41. MOURA, Geraldo Bezerra de. **Transporte aéreo e responsabilidade civil**. São Paulo: Aduaneiras, 1992.
42. NORONHA, Fernando. A Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo por Danos a Pessoas, Bagagens e cargas. São Paulo: **Revista Direito do Consumidor** n. 44, 2002.
43. PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil**. 9.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001.
44. STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência**. 7.ed. ver. atual. e amp. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.
45. THEODORO JÚNIOR, Humberto. **O contrato e seus princípios**. 3.ed. atual. e amp. Rio de Janeiro: AIDE, 2001.
46. VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil: teoria geral das obrigações e teoria geral dos contratos**. 8.ed. São Paulo: Ed. Atlas, 2008. vol.2.
47. WALD, Arnold. **Obrigações e contrato**. 16.ed. São Paulo: Saraiva, 2004.