



CENTRO UNIVERSITÁRIO SANTA AMÉLIA – UNISECAL
BACHARELADO EM DIREITO

MARCOS AURÉLIO NUNES

A RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTES AERONÁUTICOS DOMÉSTICOS

PONTA GROSSA

2020



MARCOS AURÉLIO NUNES

A RESPONSABILIDADE CIVIL EM UM ACIDENTE AERONÁUTICO

**Artigo apresentado como critério de avaliação da
Disciplina de Monografia Jurídica II, 9º Período U e
Trabalho de Conclusão de Curso do Curso de
Bacharelado em Direito do Centro Universitário
Santa Amélia - UniSecal.**

Orientadora: Julyana Neiverth.

PONTA GROSSA

2020

CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO
TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE DEPÓSITO DO ARTIGO

Eu, professor/a Julyana Neiverth autorizo o depósito e defesa do artigo intitulado A RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTES AERONÁUTICOS DOMÉSTICOS do acadêmico/a Marcos Aurélio Nunes.

Ponta Grossa, 20 de junho de 2020.

Assinatura Professor/a





AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por mais etapa vencida, pois sem ele jamais alcançaria esse objetivo. Agradeço por todas as pessoas que diretamente estão ligadas nesta conquista, eu me sinto extremamente abençoado todos os dias.

Agradeço a minha família pelo apoio ao longo do curso.

À minha mãe por ser a pessoa que tanto admirei. Que por mais que não esteja mais presente em minha vida, sinto-a como se ela estivesse segurando minhas mãos e feliz ao ver a minha graduação realizada.

Ao meu pai por ser um homem admirável, exemplo de força e sabedoria pra minha vida.

A minha esposa, pois sem ela, eu jamais teria conquistado esse objetivo. Seus apoios no decorrer do curso foram fundamentais.

Aos professores que compartilharam toda sua sabedoria nestes cinco anos juntos.

Principalmente a minha professora orientadora Julyana Neiverth a qual eu tenho grande admiração não apenas como profissional, mas como ser humano, por toda paciência, disponibilidade e compreensão, você faz desde então parte de uma das etapas mais importantes de minha vida. Sorte a minha ter sido escolhido por você para me orientar.

A RESPONSABILIDADE CIVIL EM UM ACIDENTE AERONÁUTICO

Marcos Aurélio Nunes¹ (Centro Universitário UniSecal)

Julyana Neiverth² (Centro Universitário UniSecal)

Resumo: O objetivo do artigo é compreender de que maneira a responsabilidade civil incide sobre o transportador aéreo quando ocorrem acidentes aéreos em voos domésticos, quais as legislações que podem ser aplicadas ao caso concreto, qual o entendimento jurisprudencial e doutrinário brasileiro e como é realizada a análise da responsabilidade civil em casos concretos. O que será feito seguindo a metodologia de pesquisa bibliográfica de caráter dedutivo, vez que possui como principais características procurar as bases de desenvolvimento do trabalho em livros, teses, dissertações. O presente trabalho seguiu como objetivos específicos primeiramente identificar o conceito da responsabilidade civil e suas modalidades de classificação. Depois, identificou-se de que maneira a responsabilidade civil encontra respaldo legislativo para sua incidência no âmbito dos acidentes aeronáuticos domésticos (através da análise da Convenção de Varsóvia, do Código Brasileiro de Aeronáutica; do Código de Defesa do Consumidor e do Código Civil). Em um terceiro momento, buscou-se identificar como a questão da responsabilidade civil em acidentes aeronáuticos ocorridos em voo domésticos vem sendo analisada pela jurisprudência brasileira, a partir da análise do caso do Voo 1907 da empresa Gol S.A, acidente aéreo que ocorreu no ano de 2006. Conclui-se que da análise legal em conjunto com a análise do caso concreto escolhido e o entendimento colhido de decisões proferidas pelo Superior Tribunal de Justiça que a modalidade de responsabilidade civil aplicada aos acidentes aéreos em voos domésticos é a objetiva, regada pelo Código de Defesa do Consumidor.

Palavras-chave: Responsabilidade Civil. Acidente Aéreo. Direito Aeronáutico.

CIVIL RESPONSABILITY IN AN AERONAUTICAL ACCIDENT

Abstract: The purpose of the article is to understand how civil liability affects the air carrier when air accidents occur on domestic flights, what laws can be applied to the specific case, what the Brazilian jurisprudential and doctrinal understanding is and how the analysis of the civil liability in specific cases. What will be done following the bibliographic research methodology of deductive character, since it has as main characteristics to look for the bases of development of the work in books, theses, dissertations. The present work followed as specific objectives to first identify the concept of civil liability and its classification modalities. Then, it was identified how civil liability finds legislative support for its incidence in the context of domestic aviation accidents

¹ Acadêmico do 9º Período do Curso de Bacharelado em Direito do Centro Universitário Santa Amélia - UniSecal, Ponta Grossa, Paraná. E-mail: marcosnunesa@gmail.com. Piloto Comercial de Aeronaves credenciado pela Agência Nacional de Aviação Civil. ICAO level 4 em proficiência linguística.

² Professora orientadora. Mestre no Programa de Pós Graduação Strictu Sensu, Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas, da linha de pesquisa: Estado, Direito e Políticas Públicas, pela Universidade Estadual de Ponta Grossa/PR (2019). Pós-graduanda em Direito de Família e Sucessões pela Universidade Anhuera de ensino à distância (2019). Especialista em Direito Processual Civil com ênfase no Código de Processo Civil de 2015, pela Universidade Estadual de Ponta Grossa/PR (2017). Pós-graduanda em Direito Empresarial e Advocacia Empresarial pela Universidade Anhuera de ensino à distância (2017). Advogada inscrita na Ordem dos Advogados do Brasil sob o número 81.276/PR, atuante há aproximadamente 4 anos nas áreas da família, civil, empresarial e ambiental. Bacharel em Direito pela Universidade Estadual de Ponta Grossa/PR. E-mail: juneiverth@hotmail.com

(through the analysis of the Warsaw Convention, the Brazilian Aeronautical Code; the Consumer Protection Code and the Civil Code). In a third step, we sought to identify how the issue of civil liability in aeronautical accidents that occurred in domestic flights has been analyzed by Brazilian jurisprudence, based on the analysis of the case of Flight 1907 by Gol SA, an air accident that occurred in the year of 2006. It is concluded that from the legal analysis together with the analysis of the chosen concrete case and the understanding gathered from decisions rendered by the Superior Court of Justice that the modality of civil liability applied to air accidents on domestic flights is the objective, ruled by the Consumer Protection Code.

Keywords: Civil responsibility. Plane crash. Aeronautical Law.

1 INTRODUÇÃO

A Aviação Brasileira é considerada um dos pilares da aviação internacional, pois teve Santos Dumont como a primeira pessoa capaz de sustentar e conduzir um aparelho mais pesado que o ar (PESSOA, 1989). Nossa aviação segue todas as regras e normas estipuladas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).³

Os voos podem ser domésticos, quando percorrem território nacional, ou internacionais, quando percorrem a extensão de mais de um país. A aviação brasileira também pode ser dividida em aviação civil, onde as aeronaves podem ter fins comerciais ou privados (ex. transporte aéreo e aviação geral) e a tripulação é composta por civis, e aviação militar, usada para fins militares, sendo sua tripulação é composta somente por militares, de acordo com o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC).⁴

Contudo o percalço a aviação é marcado também por acidentes aéreos. Uma das características desses fatos se refere ao grande impacto que causam. Os modelos aéreos mais utilizados em voos domésticos são; Cesna, Fokker, ATR, Embraer, Boeing e Airbus, devido à grande oferta que esses modelos podem ser oferecidos no mercado, de acordo com o Anuário do Transporte Aéreo do ano de 2017.⁵

No Brasil, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) é o órgão responsável pelas atividades de prevenção e investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos. O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos é um órgão vinculado ao comando da aeronáutica e trabalha em conjunto com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). O objetivo deste trabalho é descobrir

³ As Normas da OACI podem ser consultadas diretamente no endereço eletrônico da Agência Nacional de Aviação Civil em: <https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/organismos-internacionais/organizacao-da-aviacao-civil-internacional-oaci>.

⁴ O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil também está disponível no endereço eletrônico da ANAC em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2011/36s/rbac-01-emd-02>>.

⁵ Referido Anuário está disponível no site da ANAC no seguinte endereço: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/ultimas-publicacoes/anuario-do-transporte-aereo-2013-2017>>.

de que maneira a responsabilidade civil incide sobre o transportador aéreo quando ocorrem esses acidentes aéreos em voos domésticos.

Para responder esse questionamento o presente trabalho seguiu como objetivos específicos: a) identificar o conceito da responsabilidade civil e suas modalidades de classificação; b) identificar de que maneira a responsabilidade civil encontra respaldo legislativo para sua incidência no âmbito dos acidentes aeronáuticos domésticos; c) identificar como a questão vem sendo analisada pela jurisprudência brasileira.

O estudo tem caráter documental, utilizando da metodologia de pesquisa bibliográfica de caráter dedutivo, vez que possui como principais características procurar as bases de desenvolvimento do trabalho em livros, teses, dissertações, etc, da maneira com que ensinam autores como Gil (2002), Prodanov (2013), dentre outros.

Os autores que foram utilizados para pensar esse trabalho são aqueles que tratam de questões voltadas à análise da responsabilidade no âmbito civil como Paulo Nader, Flávio Tartuce, Carlos Roberto Gonçalves, além de documentos e notícias relacionadas ao mundo da aviação como documentos que tratam de acidentes aéreos, convenções, tratados, regulamentos, legislações e específicas ao presente estudo.

2 RESPONSABILIDADE CIVIL NO DIREITO BRASILEIRO

Ao se pensar o estudo aqui proposto, ponto inicial é identificar como se aplica a responsabilidade civil no ordenamento pátrio. Para isso, neste tópico será explicitado o conceito de responsabilidade civil e seus desdobramentos classificatórios.

A responsabilidade civil é a matéria que se dedica a estudar de que maneira uma pessoa física jurídica) é responsabilizada pela prática de um ato danoso contra outrem, bem como quais são os elementos necessários para que seja considerado o dano ocorrido, como destaca Carlos Roberto Gonçalves (2017, p. 42)

E ainda quanto ao tema Carlos Roberto Gonçalves (2017, p. 42) afirma que essa matéria concernente ao direito civil é encontrada dentro do estudo voltado às obrigações. Afinal, o que decorre da prática de um ato ilícito é o nascimento para o autor da infração do dever de indenizar aquele que teve que suportar as consequências de um dano causado por terceiro. A obrigação decorrente da prática de uma lesão a terceiro possui natureza pessoal e, geralmente, é traduzida em perdas e danos, ainda nos ensinamentos de Gonçalves (2017, p.43).

Segundo Paulo Nader (2017) quanto ao assunto, a responsabilidade civil tem como funções: a) reparação; b) prevenção de danos e; c) punição. Em relação a reparação

o doutrinador Nader (2017, p. 41), expõe que essa função está ligada à tentativa de estabelecer o *status* que havia antes da ação provada pelo dano, sempre que isso for possível. Quando não há possibilidade que se tenha a devolução do *status quo ante*, poderá se justificar a indenização pecuniária e moral, bem como quando o objeto da discussão quando envolva um bem material, for destruído.

Ainda nas palavras de Nader (2017, p. 42), a prevenção de danos, seja essa por força legal, ou por força contratual, tende a reforçar nas pessoas a ideia de não causar danos a terceiros.

Dado que diante da ocorrência de tal situação em que o direito de terceiro foi lesado nasce para essa pessoa a possibilidade da busca de reparação civil dos danos que lhe foram causados.

A função de punição, apesar de nem representar um ônus quantitativo àquele condenado a reparar, encontra sua significação na função pedagógica aliada à punição. O legislador acredita que demonstrando ao ofensor que seus atos têm consequências dentro da esfera civil e por consequência dentro de sua esfera patrimonial, o agente passe a não mais querer ofender a terceiros. (NADER, 2017, p. 43 e 44).

Nessa giza o legislador civil brasileiro insculpiu a responsabilidade civil no Livro V, Capítulo III, intitulado “Dos Atos Ilícitos”, do Código Civil de 2002. De forma mais clara, referida responsabilidade foi concretizada no artigo 186 da seguinte maneira: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.

Da leitura do artigo 186 do Código Civil se infere que existem duas espécies do gênero culpa, aquela praticada com dolo e aquela praticada com culpa (Nader, 2017, p.43). A doutrina (GONÇALVES, 2017; NADER, 2016; dentro outros) classifica a culpa praticada com dolo, como a “Culpa Lato Sensu. A “Culpa Stricto Sensu”, seria a conduta na qual o agente pratica a responsabilidade civil com culpa.

2.1 DA RESPONSABILIDADE CIVIL CULPOSA E DOLOSA

A responsabilidade é uma consequência do ato, ato esse que é exteriorizado a partir da conduta que pode ser praticada de maneira dolosa (culpa lato sensu) é conceituada por Flávio Tartuce (2017, p. 341), como sendo a modalidade de culpa constituída em uma violação intencional de um dever jurídico com o objetivo de prejudicar outrem. O agente sabe que está praticando um ato ilícito contra terceiro, bem como possui consciência de que sua ação é reprovável e irá gerar dano a outrem.

Por sua vez a modalidade culposa (culpa stricto sensu) é aquela que diz respeito à falta de vontade do agente em praticar o resultado danoso que causou a outrem, mesmo tendo consciência da ação que estava praticando (TARTUCE, 2017, p. 242). Ainda, de acordo com Flávio Tartuce (2017, p. 374), retira-se da modalidade culposa o elemento intencional que está presente na modalidade dolosa.

Dessa leitura, temos três modalidades de responsabilidade civil culposa (stricto sensu): imprudência, negligência e imperícia.

Seguindo o entendimento doutrinário de Carlos Roberto Gonçalves (2017, p. 47), e de Flávio Tartuce (2017, p. 374 e 375), as três classificações podem ser interpretadas da seguinte maneira: a) imprudência é a conduta que consiste em agir o sujeito sem cautelas necessárias e implica sempre pequena consideração pelos interesses alheios, ou seja, é uma falta de cuidado somado a uma ação. Um exemplo cotidiano de imprudência séria o ato de dirigir em alta velocidade; b) a negligência pode ser interpretada como uma falta de atenção ou a ausência de um reflexo necessário pela qual o agente deixa de prever o resultado necessário e que poderia ser previsto. Exemplo para essa modalidade é a empresa que deixa de treinar seu funcionário para exercer uma função específica e, por fim; c) a imperícia consiste em uma forma de inaptidão técnica para o exercício de determinada atividade, na ausência de conhecimentos técnicos ou na omissão de providências que se faziam necessárias, em suma essa responsabilidade é atrelada com a culpa profissional, como pelo exemplo que é dado no artigo 951 do Código de Processo Civil, que trata da responsabilidade no exercício de atividade profissional, que cause morte, lesão ou inaptidão a outrem.

Realizadas as distinções entre responsabilidade civil de forma dolosa e de forma culposa, ainda há necessidade de classificar e distinguir mais duas importantes modalidades doutrinárias de responsabilidade, a contratual e a extracontratual (GONÇALVES, 2017, p. 54).

2.2. DA RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

De forma simples, a responsabilidade civil contratual é aquela que nasce de um ato negocial em que a parte devedora não cumpre a obrigação da qual se comprometeu e por esse motivo nasce para o credor a possibilidade de perdas e danos. Nessa modalidade, antes mesmo da ocorrência do dano causado por uma das partes, já existia entre os agentes um vínculo jurídico-legal realizado pela declaração de vontade das partes, como ensina

Paulo Nader (2016, p. 475). A modalidade de responsabilidade civil contratual é regradada no Código Civil brasileiro entre os artigos 389 ao 393 e do artigo 395 ao 401.

A responsabilidade civil contratual, no âmbito da aviação civil, pode ser encontrada, por exemplo, em contratos entre a empresa aérea que opera o avião e a empresa que alugou este equipamento para a operadora aérea, contrato esse que é chamado de *Leasing Aeronáutico*⁶.

A responsabilidade civil extracontratual é aquela que existe independentemente de haver entre as partes um vínculo jurídico obrigando-as ao cumprimento de determinada vinculação. (GONÇALVES, 2017, p. 56).

Nessa modalidade o que agente descumpre é um dever não mais contratual, mas sim legal. (Gonçalves, 2017, p. 55). A responsabilidade civil extracontratual é aquela regradada pelos artigos 186, 187, 927 e 954 do Código Civil pátrio.

A aplicação da obrigação civil extracontratual em relação as empresas aéreas é a utilização das determinações de segurança adotadas durante os voos, pela INFRAERO⁷. Isto é, a orientação dos passageiros sobre o uso de máscaras e outras medidas sanitárias de contenção da pandemia do COVID-19, por exemplo.

Como forma de poder analisar a responsabilidade civil no caso concreto a doutrina (TARTUCE, 2017; NADER 2016; GONÇALVES 2017), estabelece três elementos necessários para que seja possível qualquer tipo de reparação: a) uma conduta comissiva ou omissiva; b) o nexo causal e; d) resultado.

A questão referente à conduta comissiva ou omissiva já foi explicitada nesse capítulo quando se tratou das distinções entre responsabilidade civil por dolo e culpa. O resultado a consequência da ação/omissão, que se encontram vinculados pelo elemento chamado de nexo causal.

Quanto ao elemento teleológico chamado de “nexo causal” Flávio Tartuce (2017, p. 380) ensina que essa figura funciona como elemento de causalidade entre a conduta do agente e o resultado que disso decorre, pode ser encontrado tanto na espécie contratual quanto extracontratual, e nas modalidades de culpa objetiva e subjetiva.

Nesse sentido, “nexo causal”, ou também conhecido como “nexo de causalidade” é caracterizado como um elemento indispensável em qualquer espécie de

⁶ O “Leasing” aeronáutico é uma modalidade de arrendamento de aeronaves, uma espécie de aluguel, por um longo período de tempo. Suas especificidades podem ser encontradas no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil. [idem p. 5].

⁷ Infraero adota novas medidas de proteção definidas pela ANVISA contra o covid-19. Disponível em: <<http://www4.infraero.gov.br/coronavirus/>>. Acesso em 10/06/2020

responsabilidade civil e, seguindo esse entendimento, Sérgio Cavalieri Filho (2012, p. 67), diz que o nexo causal é o elemento referencial essencial entre uma conduta praticada e o resultado dela decorrente. É através do elemento “Nexo Causal” que poderemos concluir quem foi o causador do dano.

E ainda sobre o tópico de nexo causal, Gisela Sampaio da Cruz (2005, p. 21), alega que o elemento “nexo causal” não teve a devida atenção que deveria ter pelo legislador, uma vez que nas palavras da doutrinadora, a única vez em que o termo “nexo causal” aparece no código civil é na redação do artigo 403.

Por fim, como último elemento que pode ser encontrado dentro das questões ligadas intrinsecamente com a análise da responsabilidade civil, seja essa objetiva ou subjetiva é a questão do resultado.

Com definição simples, o resultado por ser caracterizado como o como consequência daquilo que foi causado pelo agente, é ligado à conduta pelo elemento teleológico “nexo causal” e serve como maneira de norte ao aplicador da lei como forma de análise em relação ao quantum indenizatório de que a vítima terá direito.

2.3 RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA E RESPONSABILIDADE CIVIL SUBJETIVA

Realizadas as diferenciações básicas que podem ser encontradas dentro da matéria de responsabilidade civil como dolo e culpa, responsabilidade contratual e extracontratual, ainda é necessário diferenciar duas formas de encarar a responsabilidade civil perante a lei, existindo então a responsabilidade civil objetiva e subjetiva.

A responsabilidade civil objetiva é aquela que decorre da vontade da lei e independe da comprovação de dolo ou culpa do agente que prova dano a outrem (NADER, 2016, p. 64). A violação nesse tipo de responsabilidade é simples resultado da inobservância daquilo que está descrito no corpo legal, como consagrado pelos artigos 186 e 927 do Código Civil. (NADER, 2016, p. 65).

Nessa linha da responsabilidade civil objetiva, que independe de dolo ou culpa, a previsão o artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, que regulamenta essa modalidade de responsabilidade civil diz que o fornecedor de serviços responde, independente de dolo ou culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores.

Tendo a responsabilidade civil objetiva aplicada no âmbito do transporte aéreo, um exemplo que pode ser citado é na ocasião em que o consumidor compra um bilhete

aéreo com destinado a determinado local e acaba recendo passagem com indicação de outra localidade.

A jurisprudência entende que é de completa responsabilidade da empresa tomar os cuidados para que o passageiro seja realocado e realize seu voo de maneira regular, para melhor ilustrar essa situação cita-se ementa de um julgado do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná (APL 10734340):

RECURSO ADESIVO NÃO CONHECIDO - PREPARO INTEMPESTIVO.- Considera-se deserto o recurso cujo preparo é efetuado após a sua interposição, impondo-se o seu não conhecimento. APELAÇÃO CÍVEL - INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS - AQUISIÇÃO DE PASSAGEM AÉREA PARA MILÃO/ITÁLIA - TRANSPORTE PARA DESTINO DIVERSO, POR RAZÕES NÃO ESCLARECIDAS NOS AUTOS - DESEMBARQUE EFETUADO EM FRANKFURT/ALEMANHA - COMPANHIA AÉREA QUE NÃO TOMOU AS PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS NO SENTIDO DE ACOMODAR A PASSAGEIRA EM VOO PARA O DESTINO CONTRATADO - MENOR DE IDADE QUE VIAJAVA DESACOMPANHADA DOS PAIS OU RESPONSÁVEIS E QUE PERMANECEU NO AEROPORTO, POR MAIS DE 24 HORAS, SEM QUALQUER ASSISTÊNCIA DA COMPANHIA AÉREA, SENDO OBRIGADA A RETORNAR PARA O BRASIL - FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO - DANO MORAL - DESNECESSIDADE DE COMPROVAÇÃO DO PREJUÍZO - ABALO EMOCIONAL PRESUMIDO - INDENIZAÇÃO DEVIDA - VALOR CORRETAMENTE FIXADO - DANOS MATERIAIS DEVIDOS - RECURSO CONHECIDO E NÃO PROVIDO. 1. É presumido o abalo emocional nos casos de falha na prestação do serviço de transporte aéreo, não se revelando necessária a comprovação do prejuízo. 2. Considerando que a autora não conseguiu usufruir da viagem contratada, é indiscutível o direito de ser indenizada pelo valor das despesas decorrentes da situação narrada nos autos. (TJPR - 9ª C.Cível - AC - 1073434-0 - Guarapuava - Rel.: Desembargador Francisco Luiz Macedo Junior - Unânime - J. 27.03.2014)

(TJ-PR - APL: 10734340 PR 1073434-0 (Acórdão), Relator: Desembargador Francisco Luiz Macedo Junior, Data de Julgamento: 27/03/2014, 9ª Câmara Cível, Data de Publicação: DJ: 1320 16/04/2014)

Contudo, a regra geral do ordenamento civil brasileiro é de que responsabilidade civil é subjetiva⁸. Nessa modalidade de responsabilidade fica o ofendido vinculado ao ônus de provar a ação/omissão ou dolo/culpa (negligência, imprudência ou imperícia)

⁸ Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

daquele que lhe causou determinado dano - ressalvadas as hipóteses em que o dano decorre do próprio ato, como no caso de anotações indevidas em cadastros de proteção ao crédito, em que o ofendido não precisa produzir prova do dano (GONÇALVES, 2017, p. 57).

Exemplo de responsabilidade civil objetiva atrelado à aviação civil é a hipótese em que uma empresa aérea contrata outra empresa do mesmo ramo, resguardados pelas relações contratuais privadas para a prestação de um serviço não se beneficiando de tal relação como destinatário final e a empresa contratada não consegue realizar o pactuado entre as empresas.

Nesse sentido haverá, então, a necessidade de que a empresa que se sentiu lesada com o não cumprimento do estipulado entre as partes o ônus de provar a ação/omissão ou dolo/culpa da outra empresa quando da prestação do serviço, bem como fazer prova do dano sofrido, para que seja possível a responsabilização na modalidade subjetiva.

Há ainda a necessidade de pontuar que além da proteção dispendida pelo Código Civil existe outra fonte de responsabilidade civil no ordenamento jurídico brasileiro, que é o Código de Defesa do Consumidor, consagrado pela Lei 8.078 de 1990.

A conduta do agente que causa dano a outrem pode ser classificada em culposa quando o agente pratica um ato que fere direito de outrem sem a intenção de ter praticado tal ato e dolosa caso em que o agente sabe que o ato que está praticando irá causar danos a outrem e mesmo assim pratica a ação; contratual quando a responsabilidade é objetiva (independe da comprovação de dolo ou culpa) e tem sua previsão relacionada a um contrato firmado entre as partes e extracontratual que decorre de uma ação humana que não está vinculada com um contrato mas sim com a relação disposta na lei; objetiva que é o caso da responsabilidade independente da comprovação de dolo/culpa ou da ação humana, acontece pelo simples descaso com as previsões legais, como no exemplo do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, e subjetiva onde agente que sofreu danos tem que demonstrar que aquele que lhe causou determinado dano o faz com a intenção daquele resultado, depende da comprovação de dolo ou culpa no caso concreto.

No próximo tópico, visaremos identificar a aplicação da responsabilidade civil especificamente no transporte aeronáutico.

3 RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AERONÁUTICO

Ao se tratar de responsabilidade civil no transporte aeronáutico brasileiro, não há consenso majoritário sobre qual a legislação aplicável de pronto, visto existirem quatro

grandes legislações que podem servir de base para acidentes dessa natureza: Código Civil, Código de Defesa do Consumidor, Código Brasileiro de Aeronáutica e ainda a Convenção de Varsóvia.

Como são quatro legislações que apresentam grandes distinções entre si sobre como pode ser o tratamento dado aos acidentes aéreos, cada um deles merece uma breve explicação de seu funcionamento.

3.1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA

Essa convenção teve sua elaboração realizada na cidade de Varsóvia, capital da Polônia, durante a Conferência Internacional de Direito Privado Aéreo, realizado no ano de 1929, teve sua promulgação realizada no Brasil pelo Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931.

Esse diploma internacional tem grande valia para o setor aéreo visto que foi a partir de sua edição que legislação aérea encontrou sua unificação de como seriam aplicadas leis para o seu funcionamento em caso de acidentes, inclusive como acontece a responsabilização civil no caso de acidentes que aconteçam durante o transporte internacional de pessoas, da maneira com que está definido no artigo 1º e 2º da referida convenção.

O artigo segundo da Convenção da Varsóvia diz ser o transporte aéreo internacional o seguinte:

[...] todo transporte em que, de accôrdo com o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto do destino, haja ou não interrupção de transporte, ou baldeação, estejam situados no territorio de duas Altas Partes Contractantes, ou mesmo no de uma só, havendo escala prevista em territorio sujeito á soberania, suzerania, mandato ou autoridade de outro Estado, seja ou não Contractante. O transporte, que, sem tal escala, se effectuar entre territorios sujeitos a soberania, suzerania, mandato ou autoridade da mesma Alta Parte Contratante, não se considera internacional, nos ternos desta Convenção.

O artigo 17 da Convenção é o responsável por impor a responsabilidade ao transportador por acidentes ocorridos, e nesse sentido o artigo diz que o transportador responde pelos danos ocasionados por morte, ferimento ou qualquer outra lesão corpórea sofrida pelo viajante, desde o que o ocorrido seja dentro da aeronave ou no curso de qualquer operação de embarque e desembarque.

Da leitura desse artigo disposto na Convenção, é possível deduzir que o entendimento adotado internacionalmente é a responsabilização objetiva do transportador

em caso de acidente aéreo, ou seja, de que haverá condenação em caso de acidente independente da prova de dolo ou culpa daquele que realiza o transporte. Assim como ocorre, por exemplo, na responsabilidade civil consagrada no artigo 186 do Código Civil Brasileiro, que é objetiva, decorre somente da lei e não da vontade humana.

Há de se observar ainda que a Convenção estipula uma forma de atenuar a responsabilidade do transportador no artigo 21, quando estabelece que se o dano foi causado por culpa da pessoa lesada ou se a pessoa concorreu para que o dano ocorresse, poderá o tribunal nacional que analisar o caso atenuar ou excluir a responsabilidade do transportador, a partir dos parâmetros que a lei nacional estabelecer.

3.2 CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

No ano de 1986 foi instituído na legislação brasileira o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) a partir da Lei 7.565, essa legislação é escassa ao tratar exclusivamente do tema de acidentes aéreos mas possui dois artigos que são importantes para a análise que aqui é colocada, sendo os artigos 256 e 257, da seção denominada “Responsabilidade por Dano a Passageiro”.

O artigo 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica diz que o transportador responderá por danos decorrentes de morte ou lesão de passageiro desde que seja causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso de operação de embarque e desembarque, em conformidade com o que está elencado no artigo 17 da Convenção de Varsóvia.

O artigo 257 estabelece o valor máximo das indenizações que poderiam ser fornecidas à época, e essas dívidas eram quitadas a partir de Obrigações do Tesouro Nacional.

3.3 CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

Dentro das possibilidades instituídas pela legislação consumerista dentro do ordenamento jurídico brasileiro pela Lei 8.078 de 1990, o Código de Defesa do Consumidor institui a responsabilidade objetiva aquela que é imputada para todos os acidentes de consumo, sejam esses ligados ao fornecimento de produtos⁹ como

⁹ Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

consagrado pelo artigo 12, sejam esses ligados à prestação de serviços¹⁰, como previsto na regra do artigo 14.

As vítimas diretas dos acidentes aéreos são protegidas pela legislação do Código de Defesa do Consumidor por terem firmado um contrato de prestação de serviço com o transportador, o qual de acordo com a regra do artigo 14 do referido diploma legal implica responsabilidade objetiva. Importante ainda frisar que o transportador aéreo responderá independente de dolo ou culpa, por determinação legal da proteção consumerista em relação a todos aqueles que foram vítimas do acidente aéreo, mesmo aqueles que não tinham qualquer contrato de prestação de serviço com a empresa.

Nesse sentido o artigo 17 do Código de Defesa do Consumidor é claro em afirmar que se equiparam aos consumidores todos aqueles que foram vítimas do evento danoso. Logo, se uma residência é atingida por destroços de um acidente aéreo, aquele que detém a propriedade desta residência também poderá pleitear sua indenização frente ao prestador de serviço, nesse sentido o Superior Tribunal de Justiça tem entendimento pacífico da aplicação do dispositivo do artigo 17 do Código de Defesa do Consumidor em relação aos consumidores por equiparação.

O agravo Interno em Recurso Especial registrado sob o número 1600383 – PR (2016/0109014-6), diz o seguinte:

AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. DIREITO PROCESSUAL CIVIL. ARTS. 535 E 557, § 1º-A, DO CPC/1973. VIOLAÇÃO. NÃO OCORRÊNCIA. AÇÃO INDENIZATÓRIA. DANOS MORAIS. SERVIÇO MÉDICO. FALHA. SÍNDROME DE STEVEN JOHNSON. ART. 17 DO CDC. CONSUMIDOR POR EQUIPARAÇÃO. REEXAME CÔNJUGE DA VÍTIMA. FÁTICO-PROBATÓRIOS. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULA Nº 7/STJ. 1. Consoante a jurisprudência desta Corte Superior, o art. 17 do Código de Defesa do Consumidor prevê a figura do consumidor por equiparação, sujeitando à proteção desse dispositivo legal todos aqueles que, embora não tendo participado diretamente da relação de consumo, sejam vítimas de evento danoso resultante dessa relação. 2. A conclusão da Corte local a respeito da condição de consumidor por equiparação do coautor da presente demanda indenizatória, por resultar da apreciação das circunstâncias fático-probatórias do caso, não pode ser reexaminada na via do recurso especial em virtude da inarredável incidência da Súmula nº 7/STJ. 3. Agravo interno não provido.

¹⁰ Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

(STJ - AgInt no REsp: 1600383 PR 2016/0109014-6, Relator: Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, Data de Julgamento: 04/05/2017, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 22/05/2017)

Essa categoria de consumidor é conhecida também como consumidores por equiparação, visto que também sofreram consequências diretas ou indiretas decorrentes da falha da prestação no serviço fornecido ou em relação ao produto colocado no mercado nos termos do artigo 12 do Código de Defesa do Consumidor.

3.4 CÓDIGO CIVIL

Ao contrário da legislação consumerista quando dispõe que a responsabilidade civil no âmbito das relações comerciais é objetiva, o Código Civil estabelece que a regra no âmbito privado é a responsabilidade subjetiva, ou seja, depende da comprovação de dolo ou culpa, a ser analisado no caso concreto, como pode ser analisado pela leitura do artigo 186 desta legislação¹¹.

Quanto a maneira de se pensar a quantia da indenização o artigo 944 do mesmo código diz que essa será medida a partir da extensão do dano e suportada pelo transportador, visto que esse estudo é voltado aos acidentes aéreos.

A priori, seria possível concluir que nos casos em que se configura uma relação de consumo no âmbito aeronáutico, aplica-se a regra da responsabilidade objetivo transcrita no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor. Já nos casos em que a relação exista no âmbito das relações privadas, aplica-se a regra da responsabilidade civil subjetiva.

Infere-se que, em detrimento de existir alguns regulamentos sobre o assunto, a aplicação da responsabilidade civil brasileira nos casos de acidentes aeronáuticos sua aplicabilidade varia de acordo com a caracterização dos casos concretos e da relação entre as partes envolvidas. Logo, uma análise sobre de que maneira a responsabilidade civil é aplicada no caso de acidentes aeronáuticos só pode ser discutida a luz de nossa jurisprudência.

¹¹ Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

4 ENTENDIMENTO JURISPRUDÊNCIAL SOBRE A APLICAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NOS CASOS DE ACIDENTES AÉREOS DOMÉSTICOS

O entendimento que vem sendo construído pelo Superior Tribunal de Justiça é que a responsabilidade civil por acidentes aéreos domésticos, caracterizados como aqueles que ocorrem com empresas aéreas que operam dentro do território nacional em voos domésticos, é regrada pelo Código de Defesa do Consumidor e, por tal motivo, é objetiva, visto que existe relação de consumo entre o prestador de serviço e aqueles que foram afetados pelo acidente de forma direta ou os consumidores considerados de forma equiparada.

Nesse sentido, ainda, quando do julgamento do Recurso Especial 742.447 – AL, registrado em autos físicos sob o número 2005/0060341-9, relatado pelo Ministro Humberto Góes de Barro, entendeu que o Código de Defesa do Consumidor prevalece sob a aplicação do Código Brasileiro de aeronáutica.

Para melhor ilustrar o entendimento do Superior Tribunal de Justiça quanto à matéria e calcificar que o entendimento do tribunal é no sentido de que a relação entre transportador e vítima é de consumo e por isso prevalecem as regras consumeristas, cita-se outro julgado que trata sobre o exposto:

CIVIL E PROCESSUAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. EXTRAVIO DE MERCADORIA SEGURADA EM TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. LIDE MOVIDA PELA SEGURADORA, REGRESSIVAMENTE. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E CBA. TARIFAÇÃO NÃO MAIS PREVALENTE EM FACE DO CDC. RECURSO ADESIVO. ENFRENTAMENTO PELO TRIBUNAL. I. Após o advento do Código de Defesa do Consumidor, não mais prevalece, para efeito indenizatório, a tarifação prevista tanto na Convenção de Varsóvia, quanto no Código Brasileiro de Aeronáutica, segundo o entendimento pacificado no âmbito da 2ª Seção do STJ. II. Enfrentado o recurso adesivo da ré, não se identifica ofensa aos arts. 500 e 515 do CPC, porquanto dada a prestação jurisdicional pedida, embora contrária à vindicação da parte. III. Recurso especial não conhecido." (REsp 316280/SP, Rel. Ministro ALDIR PASSARINHO JUNIOR, DJU DJ 07.04.2003). (Verificar normas de espaçamento da ABNT).

Portanto, pacífico o entendimento do Superior Tribunal de Justiça quanto à aplicação da responsabilidade civil de maneira objetiva regrada pelo Código de Defesa do Consumidor visto existir relação de consumo entre transportador e vítima, demonstrar-se-á a partir de um breve estudo de caso, como acontece a aplicação de lei em casos concretos que foram escolhidos pelo impacto causado não somente na aviação civil

domestica mas como também pelo reflexo na sociedade tendo em vista a comoção causada por tais eventos.

No ano de 2006, no Brasil, ocorreu um acidente aéreo de grandes proporções, um Boeing 737 da empresa Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A, do voo 1907, operando em uma linha comercial doméstica que partiu de Manaus com destino ao Rio de Janeiro, o qual se chocou, em voo, com outra aeronave, um jato Legacy 600 da Embraer.¹²

A bordo do Voo 1907 haviam entre passageiros e tripulantes 154 pessoas, todas vieram a óbito em decorrência desse acidente. A investigação do acidente ficou a cargo da Força Aérea Brasileira por meio do CENIPA, sigla para Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e pelo *National Transportation Safety Board* (NTSB), órgão de investigação de acidentes aéreos dos Estados Unidos, visto que o Jato Legacy foi adquirido por uma empresa norte americana e seguia em rota para a cidade de Houston, no estado do Texas.

O relatório final¹³ da investigação realizada pelos órgãos responsáveis foi emitido em 10 de dezembro de 2018 e os investigadores concluíram que o acidente foi causado por uma soma de fatores envolvendo o controle de tráfego aéreo quanto por erros dos pilotos a bordo do jato Legacy. Em decorrência dessa tragédia que assolou a aviação civil naquele ano, inúmeras famílias se socorreram do judiciário em busca de indenizações por seus familiares perdidos.

Em uma dessas ações, oriunda do Rio de Janeiro e registrada sob o número 2010/0105027-1 (autos físicos), cuja demanda consistia em uma de indenização por danos morais, da irmã de uma das vítimas fatais deste acidente.

A questão da indenização, neste caso concreto, foi decidida pelo Superior Tribunal de Justiça no Agravo Regimental em Agravo de Instrumento registrado sob o número 1.316.179 – RJ, relatado pelo Ministro Luiz Felipe Salomão, movido contra a Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A.

A quarta turma do STJ manteve a condenação da qual havia sido imputada para a empresa aérea, apenas com redução da indenização originária de R\$190.000,00 (cento e

¹² VOO GOL 1907. Dados da investigação do acidente, bem como da história envolvendo o acidente aqui citado podem ser encontrados na enciclopédia eletrônica “Wikipédia”. As citações realizadas nesse exemplo foram todas retiradas da enciclopédia, visto que os dados lá são encontrados com fácil acesso e revisados de acordo com as políticas de publicação da empresa.

¹³ Disponível no endereço eletrônico do NTSB com o endereço para seu acesso nas referências desse trabalho.

noventa mil), para o valor de R\$120.000,00 (cento e vinte mil), a decisão foi unânime, acompanhando o voto do relator.

Para melhor ilustrar essa situação, cita-se a ementa do acórdão proferido nesse processo:

AGRAVO REGIMENTAL. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. ACIDENTE AÉREO ENVOLVENDO O AVIÃO BOEING 737-800, DA GOL LINHAS AÉREAS, E O JATOEMBRAER/LEGACY 600, DA EXCEL AIR SERVICE. DANO MORAL. IRMÃ DA VÍTIMA FALECIDA. CABIMENTO. PRECEDENTES. 1. Os irmãos possuem legitimidade ativa ad causam para pleitear indenização por danos morais em razão do falecimento de outro irmão. Precedentes. 2. Restou comprovado, no caso ora em análise, conforme esclarecido pelo Tribunal local, que a vítima e a autora (sua irmã) eram ligados por fortes laços afetivos. 3. Ante as peculiaridades do caso, reduzo o valor indenizatório para R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais), acrescido de correção monetária, a partir desta data (Súmula 362/STJ), e juros moratórios, a partir da citação. 4. Agravo regimental parcialmente provido. (STJ - AgRg no Ag: 1316179 RJ 2010/0105027-1, Relator: Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, Data de Julgamento: 14/12/2010, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 01/02/2011)

Ao analisar o caso o Relator, Ministro Luis Felipe Salomão, colocou em destaque a jurisprudência pacífica do STJ em relação a indenização relacionadas a responsabilidade civil quando voltados a acidentes aéreos, e que para esses casos a aplicação se dá pelo Código de Defesa do Consumidor na modalidade objetiva, ou seja, independente da comprovação de dolo ou culpa.

Ainda em relação ao caso em comento envolvendo o Voo 1907 da Gol, o Ministério Público Federal apresentou denúncia em desfavor dos controladores de voo que estavam envolvidos entre a operação do Boeing 737 da Gol e o Jato Legacy 600, procurando a condenação destes por negligência.

Contudo a Quinta Tuma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região absolveu os controladores de voo dos crimes a eles imputados, sentença essa que posteriormente foi mantida pelo Superior Tribunal de Justiça quando da análise do Agravo Regimental em Embargos de Divergência em Recurso Especial número 1.326.030 – MT. Sob o fundamento de que no caso em concreto não haveriam indícios suficientes de comprovação de culpa na modalidade de negligencia por parte dos controladores.

A partir dessas considerações, identifica-se o entendimento do Superior Tribunal de Justiça, órgão responsável pela pacificação da aplicação de leis federais, como é o caso do Código de Defesa do Consumidor, de que ocorrendo acidentes aéreos a responsabilidade civil empregada para a análise do caso concreto é aquela prevista no

Código de Defesa do Consumidor, de forma objetiva, por ser caracterizado uma prestação de serviço, e por ser independente da comprovação de dolo ou culpa no caso concreto, podendo abranger inclusive os consumidores pode equiparação, como observado na legislação consumerista.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo identificar de forma a responsabilidade civil brasileira se aplicava nos casos de acidentes aéreos domésticos. O estudo tem caráter documental e para seu desenvolvimento utilizou-se da metodologia de pesquisa bibliográfica, vez que possui como principais características procurar as bases de desenvolvimento do trabalho em livros, teses, dissertações, além de documentos e notícias relacionadas ao mundo da aviação como documentos que tratam de acidentes aéreos, convenções, tratados, regulamentos, legislações específicas ao presente estudo.

Para responder esse questionamento o presente trabalho seguiu como objetivos específicos: a) identificar o conceito da responsabilidade civil e suas modalidades de classificação; b) identificar de que maneira a responsabilidade civil encontra respaldo legislativo para sua incidência no âmbito dos acidentes aeronáuticos domésticos; c) identificar como a questão vem sendo analisada pela jurisprudência brasileira.

Na primeira parte do trabalho, identificou-se que a conduta praticada pelo agente que venha a causar dano a outrem pode ser classificada em culposa que é a situação em que o agente pratica um ato que fere direito de outrem sem a intenção de ter realizado tal ato e a forma dolosa; caso em que o agente sabe que o ato que está praticando irá causar danos a outrem e mesmo assim pratica a ação. Ambas as situações são caracterizadas pela ação/omissão praticadas que vão gerar um resultado, resultado esse ligado a conduta pelo elemento teleológico chamado de “nexo causal”.

A responsabilidade civil poderia ser, portanto, contratual quando a responsabilidade é objetiva (independe da comprovação de dolo ou culpa) e tem sua previsão relacionada a um contrato firmado entre as partes e extracontratual que decorre de uma ação humana que não está vinculada com um contrato, mas sim com a relação disposta na lei.

Outra classificação possível seria como responsabilidade objetiva que é o caso da responsabilidade independente da comprovação de dolo/culpa ou da ação humana, acontece pelo simples descaso com as previsões legais, como no exemplo do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, e subjetiva onde o agente que sofreu danos tem que

demonstrar que aquele que lhe causou determinado dano o faz com a intenção daquele resultado, depende da comprovação de dolo ou culpa no caso concreto.

No que se refere especificamente à responsabilidade civil e sua aplicação no Direito Aeronáutico, verificou-se que quatro são as legislações que podem ser aplicadas a essa modalidade de transporte: em primeiro lugar foi utilizada a Convenção de Varsóvia que estabeleceu em âmbito internacional regras regais relacionadas aos transporte aéreo, bem como quais são as possibilidades de responsabilização das empresas frente à acidentes aéreos, referida convenção foi internalizada pelo Brasil pelo Decreto 5.910 de 2006; como terceiro documento utilizado por esse estudo foi citado o Código Brasileiro de Aeronáutica, que não contém muitas disposições relativas as responsabilidade das empresas aéreas frente a acidades domésticos e recepciona como maneira de indenização os parâmetros que foram estabelecidos pela Convenção de Varsóvia; em segundo lugar o Código Brasileiro de Aeronáutica que possuiu poucas disposições sobre a responsabilização em relação aos acidentes aéreos e ratifica aquilo proposto pela Convenção de Varsóvia; em um terceiro momento o Código de Defesa do Consumidor quanto a responsabilidade civil perante acidentes aéreos e o que se verificou desse dispositivo legal é que a legislação consumerista estabelece a responsabilidade civil objetiva para esse tipo de caso, quando não é necessário comprar dolo/culpa da ação humana, visto que a responsabilidade nasce pelo simples descumprimento do dever legal; e como última análise o Código Civil que estabelece a maneira com que funciona a responsabilidade civil e que essa pode ser tanto objetiva quanto subjetiva.

Quanto à interpretação dada pelos tribunais aos casos concretos, buscou-se analisar aqueles casos que tiveram maior repercussão social na sociedade brasileira e representaram impactos jurídicos na aviação civil doméstica.

Utilizaram-se como base o caso do Voo 1907 da Gol, ocorrido no ano de 2006, que se chocou em voo com o Jato Embraer Legacy 600 e ocasionou a morte de 154 pessoas entre tripulantes e passageiros, todos que estavam no voo 1907 da Gol, observou-se que o Superior Tribunal de Justiça tem adotado o entendimento de que em relação aos acidentes domésticos aéreos a modalidade de responsabilidade civil que se aplica aos casos concretos é a responsabilidade objetiva, em acompanhamento ao que tratam as disposições do Código de Defesa do Consumidor. Nessa modalidade de responsabilidade civil o agente que causou danos a outrem é obrigado a repara-los independente da comprovação de dolo ou culpa no caso concreto, visto que a ação cometida fere

disposições legais e, por tal motivo, prescindível de comprovação de intenção ou não da ação humana em praticar o dano.

Além da jurisprudência específica sobre o caso do Voo 1907 da Gol S.A, foram analisadas mais duas jurisprudências pontuais; uma sobre a responsabilidade civil objetiva regrada pela legislação consumerista quando de bagagem de passageiro e uma relacionada a indenização de consumidor equiparado com comparação no caso de falha de prestação de serviço envolvendo companhia aérea.

Conclui-se, assim que em se tratando de acidente aéreo doméstico a jurisprudência dominante do Superior Tribunal de Justiça é no sentido da aplicação da responsabilidade civil objetiva, regrada pelo Código de Defesa do Consumidor, responsabilidade essa que exclui da análise do caso concreto elementos como dolo ou culpa e pauta a responsabilização pela simples previsão legal.

Nesse sentido, e em resposta ao que foi proposto como norte para esse estudo, foi possível compreender que na ocorrência de acidentes domésticos aéreos, compreendidos como aqueles em que uma empresa aérea operando em território nacional se envolver em algum tipo de acidente relacionada com a sua operação, seja em voo, seja no chão, a responsabilidade civil que é aplicada ao caso concreto, em havendo demanda dos consumidores ou dos consumidores equiparados é a objetiva, regrada pelo Código de Defesa do Consumidor e seguindo entendimento pacificado do Superior Tribunal de Justiça.

REFERÊNCIAS

BRASIL. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **AGRAVO REGIMENTAL EM AGRAVO DE INSTRUMENTO registrado sob o número 1.316.179 – RJ**, relatado pelo Ministro Luiz Felipe Salomão. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/19128497/agravo-regimental-no-agravo-de-instrumento-agrg-no-ag-1316179-rj-2010-0105027-1/inteiro-teor-19128498>>. Acesso em: 02/06/2020.

BRASIL. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **RECURSO ESPECIAL 742.447 – AL, registrado em autos físicos sob o número 2005/0060341-9**, relatado pelo Ministro Humberto Goes de Barro. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/8951911/recurso-especial-resp-742447-al-2005-0060341-9/inteiro-teor-14120358>>. Acesso em: 02/06/2020.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

BRASIL. Código Brasileiro de Aeronáutica. **Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm>. Acesso em: 01/06/2020.

BRASIL. Código de Defesa do Consumidor. **Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm>. Acesso em: 01/06/2020.

CONVENÇÃO DE VARSÓVIA PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. **Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm>. Acesso em: 01/06/2020.

CRUZ, Gisela Sampaio da. **O problema do nexu causal na responsabilidade civil**. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GIL, A. C. **Como elaborar projeto de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil, 3: Esquematizado: responsabilidade civil, direito de família, direito das sucessões**. 4 ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

NADER, Paulo. **Curso de direito civil**, volume 7: responsabilidade civil. / Paulo Nader. – 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

PESSOA, Lenildo Tabosa. **História da Aviação Comercial Brasileira**. São Paulo: Rios, 1989.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

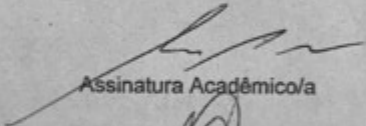
TARTUCE, Flávio **Manual de direito civil: volume único**, 7. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2017.

VOO GOL 1907. Dados da investigação do acidente, bem como da história envolvendo o acidente aqui citado podem ser encontrados na enciclopédia eletrônica “Wikipédia”. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Voo_Gol_1907>. Acesso em: 02/06/2020.

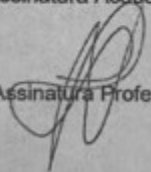
CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE PUBLICAÇÃO**

Eu, Marcos Aurélio Nunes, acadêmico/a autorizo a publicação do artigo apresentado para a disciplina de Trabalho de Curso (TC) II na Revista Diálogos da IES, ou em outro meio de comunicação, desde que conste minha autoria e do/a professor/a orientador/a. Em igual concordância assina o/a professor/a orientador/a.

Ponta Grossa, 20 de junho de 2020



Assinatura Acadêmico/a

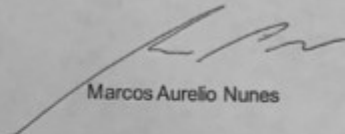


Assinatura Professor/a

CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO**TERMO DE AUTENTICIDADE DO ARTIGO**

Eu, Marcos Aurelio Nunes acadêmico/a regularmente matriculado/a na disciplina de Trabalho de Curso (TC) II declaro que o artigo apresentado foi escrito por mim e que não há cópia de obras impressas ou eletrônicas de nenhum tipo.

Ponta Grossa, 25 de junho de 2020.



Marcos Aurelio Nunes