



CENTRO UNIVERSITÁRIO SANTA AMÉLIA – UNISECAL
BACHARELADO EM DIREITO

ROBERTO ALEXANDRE MARTINS

RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS AÉREAS

PONTA GROSSA

2020



ROBERTO ALEXANDRE MARTINS

**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS AÉREAS:
Direitos e obrigações quanto ao atraso ou cancelamento de voos**

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

Orientador (a): Julyana Neiverth

PONTA GROSSA

2020




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

Eu, professora JULYANA NEIVERTH autorizo o depósito e defesa do artigo intitulado RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS AÉREAS do acadêmico/a ROBERTO ALEXANDRE MARTINS.

Ponta Grossa, 26 de novembro de 2020.

Assinatura Professor/a





Dedico esse artigo a toda minha família, que me apoiou durante toda a trajetória do curso e me incentivou para concluir mais esta jornada.

RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS AÉREAS

Roberto Alexandre Martins¹ (Centro Universitário UniSecal)

Juliana Neiverth (a)² (Centro Universitário UniSecal)

Resumo: O objetivo do artigo é analisar os deveres que as companhias aéreas devem tomar para quando ocorrer atrasos ou cancelamentos de voos. O tema responsabilidade civil das empresas aéreas, a respeito de atrasos de voos se justifica pelo problema ser mais comum do que aparenta e afeta um grande número de pessoas tanto em voos nacionais quanto internacionais. Para isso o trabalho utiliza metodologia qualitativa destacando quais são os deveres e responsabilidades das companhias aéreas nesta temática e quais são as disposições da Agencia Nacional de Aviação Civil (ANAC) que devem ser seguidas no caso de atraso de voos. Em segundo momento, buscaremos explicar a os aspectos centrais da responsabilidade, a responsabilidade aplicada diretamente as companhias aéreas, o papel da Agencia Nacional de Aviação Civil aplicabilidade das resoluções com tratados internacionais e legislação nacional. O artigo terá sua pesquisa elaborada com bases legislativas utilizadas para estabelecer os limites da responsabilidade civil envolvem a convenção de Montreal, o Código do Consumidor Brasileiro, as Resoluções da Agencia Nacional de Aviação Civil. A responsabilidade civil aplicada é objetiva segundo previsto no Código do Consumidor, na prestação de um serviço defeituoso, fica obrigado a repara sem a necessidade de averiguar dolo ou culpa, decorrente da sua atividade econômica ensejar o risco e analisar casos práticos das decisões judiciais em jurisprudências.

Palavras-chave: Companhia aérea, responsabilidade civil, atrasos e cancelamentos de voos.

CIVIL RESPONSIBILITY OF AIRLINE COMPANIES

Abstract: The purpose of the article is to analyze the duties that airlines should take when delaying or canceling flights. The issue of civil liability of airlines, regarding flight delays is justified by the fact that the problem is more common than it appears and affects a large number of people both on domestic and international flights. For this, the work uses qualitative methodology highlighting what are the duties and responsibilities of airlines in this theme and what are the provisions of the National Civil Aviation Agency (ANAC) that must be followed in case of flight delays. Secondly, we will try to explain the central aspects of liability, the liability applied directly to airlines, the role of the National Civil Aviation Agency, the applicability of resolutions with international treaties and national legislation. The article will have its research elaborated with legislative bases used to establish the limits of civil liability involving the Montreal Convention, the Brazilian Consumer Code, the Resolutions of the National Civil Aviation Agency. The applied civil liability is objective as provided for in the Consumer Code, in the provision of a defective service, it is obliged to repair without the need to ascertain intent or fault, resulting from its economic activity giving rise to risk and analyzing practical cases of judicial decisions in jurisprudence.

Keywords: Airline, civil liability, flight delays and cancellations.

¹ Acadêmica do 9º Período do Curso de Bacharelado em Direito do Centro Universitário Santa Amélia - UniSecal, Ponta Grossa, Paraná. E-mail: robertoamartins@gmail.com

² Professora orientadora. Doutora em História. Titular nas disciplinas de Ética, Filosofia e Direito e TCC I no Curso de Bacharelado em Direito do Centro Universitário Santa Amélia - UniSecal, Ponta Grossa, Paraná. E-mail: adriana.mello@uniseal.edu.br

1 INTRODUÇÃO

Atualmente vivemos em um mundo globalizado onde é necessário viajar longas distâncias em todo o planeta, seja uma viagem de negócios ou a lazer. Nesta área as companhias aéreas detêm a função de transportar as pessoas para os seus destinos.

Mas infelizmente, as vezes alguns voos acabam atrasando ou até mesmo sendo cancelados, seja por variações climáticas, problemas com as aeronaves, diferença de horário em escala entre outros. No ano de 2019 a Agencia Nacional de Aviação Civil registou 951 mil voos, dos quais 804.915 mil foram nacionais e 148.085 internacionais, dentre eles um total de 11,6% dos voos teve algum problema, dos quais foram 1,6% cancelados, 2,8% registrou atraso superior a 60 minutos e 7,2% atrasados em até 30 minutos. Somando um total de 110.316 mil voos. (Anuário do Transporte aéreo da Agencia Nacional de Aviação Civil, 2019)

Em todos esses voos foram transportados 119,4 milhões de pessoas. Gerando para as companhias uma receita total de 46.009.187 bilhões de reais, mas apesar desta receita astronômica os custos também são, chegando a 40.800.000 bilhões de reais. Sendo as maiores despesas com combustível e custo pessoal. (Anuário do Transporte aéreo da Agencia Nacional de Aviação Civil, 2019)

As despesas de assistência e indenização extrajudicial são 5,7% e as decorrentes de condenações judiciais 3,5% das despesas, somando um total de 9,2% ou 3.753.600 bilhões de reais somente causados devido a cancelamentos ou atrasos em voos. Dados obtidos através de anuário da Agencia Nacional de Aviação Civil. (Anuário do Transporte aéreo da Agencia Nacional de Aviação Civil, 2019)

No presente artigo vai ser discorrido sobre a responsabilidade e as obrigações das companhias aéreas devem realizar para diminuir o transtorno gerado ao passageiro que foi impedido de embarcar em seu voo.

2 RESPONSABILIDADE CIVIL: ASPECTOS CONCEITUAIS

A responsabilidade é tema extremamente relevante considerando suas repercussões principalmente no âmbito, de dano patrimonial e moral. Este capítulo terá como objetivo conceituar o instituto da responsabilidade civil e seus desdobramentos teóricos.

A milhares de anos atrás, no surgimento da humanidade, não existia o direito ou regramento para reparação do dano. Ela era realizada seguindo o instinto, sem regras ou limites, o principal meio de reparação se dava através da raiva. Possivelmente se mantendo assim até o surgimento de uma regulamentação, resultando na pena de talião, “olho por olho, dente por dente”. (GONÇALVES, 2012).

A distinção de pena e reparação, surgiu no século XIX, a responsabilidade decorrente de danos se evidenciou com a jurisprudência romana. A palavra responsabilidade vem do verbo latino *respondere* que significa a obrigação que alguém precisa assumir com as consequências jurídicas da sua atividade, com vínculo em *spondeo*, que significa garantir, responder por alguém, prometer. No Direito *Quiritário*, o devedor se obrigava perante o credor, nos contratos verbais, respondendo à sua indagação com a palavra *spondeo* (prometo) (NADER, 2016).

A diferença entre “pena” e a “reparação” somente começou a aparecer no mesmo período romano, com a diferenciação de delitos públicos e delitos privados, onde, a pena quando monetária deveria ser destinada ao ofendido. Quando o delito era público, a pecúnia era recolhida aos cofres públicos, quando era no privado à vítima. Assim, as ações impostas passaram para o estado, gerando a ação de indenização, colocando a responsabilidade civil ao lado da responsabilidade penal. (GONÇALVES, 2012)

O direito francês aprimorou as ideias romanas, sendo o precursor do princípio geral da responsabilidade civil, introduzindo alguns princípios importantes, tais como, o direito de reparação quando houver culpa, dividiu a responsabilidade civil da penal, inclusão da culpa contratual. Posteriormente, com o Código de Napoleão, separou-se responsabilidade civil da penal, regulamentando-se a culpa contratual e até situações onde a causa do pedido se dá na imprudência ou negligência. (GONÇALVES, 2011)

O referido código criou a noção da culpa *in abstracto*. Bruno Leonardo Câmara Cará (2017, p.204) relaciona como “A culpa *in abstracto*, portanto, relaciona-se a um nível ideal de responsabilidade, a ser inferida a partir do que se esperava do homem médio”.

Com o desenvolvimento industrial e a complexidade das relações sociais, visando maior proteção da vítima em casos de danos, e, conseqüentemente à evolução da responsabilização civil.

No direito moderno, existem duas formas quando se tratar da responsabilidade, a teoria do risco e a do dano objetivo, de maneira que. A pessoa deverá ser ressarcida na maioria dos casos que sofrer um dano. Conforme disse Washington de Barros Monteiro (2012, p.333), “a tendência atual do direito manifesta-se no sentido de substituir a ideia da responsabilidade pela ideia de reparação, a ideia de culpa pela ideia do risco, a responsabilidade subjetiva pela responsabilidade objetiva”.

José de Aguiar Dias (2011) define responsabilidade como uma ideia de obrigação. A responsabilidade se relaciona com a ideia de equivalência, com uma vertente obrigacional das atividades do homem.

A responsabilidade é a resposta de uma ação por onde o homem se expressa, sobre um dever ou obrigação. Assim, a atividade que gera um prejuízo carrega consigo a consequência da responsabilização pelo dano causado, visando a reparação do equilíbrio patrimonial e moral gerado pelo causador do dano. Mais precisamente, reparar este equilíbrio ao qual foi abalado pelo dano sofrido, com o objetivo de restaurar o *statu quo ante*.

Com isto é correto dizer que a responsabilidade está na reparação do dano causado buscando o equilíbrio da forma como estava antes de ocorrer a situação danosa. Sendo várias as atividades realizadas pelas pessoas, também, são inúmeras as espécies de responsabilidade, levando em consideração que elas devem abranger todos os ramos do direito e alcançando de forma significativa a vida social das pessoas. Constituindo a base da responsabilidade civil. (NADER, 2016)

Outra maneira de se tratar da responsabilidade, seria como uma ideia de obrigação ou como uma forma de garantia, com o intuito de mascarar a noção de culpa, de maneira a substituir a responsabilidade.

A responsabilidade remete a percepção da equivalência na contraprestação, ou de proporção. Pode ser também, o resultado de uma atitude tomada pela pessoa, em face do seu dever ou obrigação. Continuando esta pessoa responsável pelas suas ações, mas de modo que não acarreta em si uma obrigação ou dever de reposição, de forma que a tenha cumprido. (GONÇALVES, 2012)

A ideia principal no quesito da responsabilidade se encontra quando esta obrigação não é cumprida, gerando com isso, um dever de reparação ao dano cometido com as ações realizada.

Maria Helena Diniz (2008), afirma que a responsabilidade civil é considerar que se a pessoa agir conforme a norma ou dever, não será necessário indagar sobre sua responsabilidade de reparação do dano, mas mesmo assim ele ainda será responsável pelo procedimento. Apenas não teria o dano a reparação. Pois, agiu conforme o seu dever.

Para o direito, responsabilidade, está na obrigação derivada de assumir as consequências jurídicas do fato gerador do dano. Esta obrigação de reparar pode ser na forma de punição do agente ou na reparação do dano.

A responsabilidade civil possui três bases principais, são elas: a conduta, o dano e o nexo de causalidade. (GAGLIANO, 2006)

A conduta que ocasiona o dano ou prejuízo, é gerada pela ação (conduta positiva) ou omissão (conduta negativa) do agente. A conduta reflete o elemento da voluntariedade, pois, o

agente escolhe realizar ou não a ação tendo consciência do resultado ao qual ela acarretará. (GAGLIANO, 2006)

A voluntariedade é elemento essencial para a responsabilidade civil Luiz Roldão de Freitas (2000, p.50) argumenta que quando o agente é “impelido por forças naturais invencíveis (pessoa ou veículo irresistivelmente projetados por força do vento, da vaga marítima, de uma explosão ou descarga elétrica, na exemplificação do mestre) ”.

Assim, na falta de uma voluntariedade do agente não há razão para se discutir sobre a sua responsabilidade na ação. A voluntariedade é indispensável para responsabilização da conduta.

A conduta pode ser classificada entre positiva e negativa, dependendo da ação realizada. A positiva se tem por uma atitude ativa, como exemplo, uma pessoa bêbada, arremessa o carro contra o muro do vizinho.

A negativa seria uma ação omissiva ou negativa, é uma falta de ação, um não fazer nada, ou deixar algo acontecer sem tentar impedir. Como exemplo, uma enfermeira deixar de medicar um paciente, por dolo ou falta de atenção.

Regularmente a doutrina destaca a ilicitude como característica necessária da ação voluntária. Como Sílvio de Salvo Venosa (2003, p22) aborda o assunto. “O ato ilícito traduz-se em um comportamento voluntário que transgride um dever”.

A conduta, para a responsabilidade civil necessita de uma ação voluntária, de cunho positivo ou negativo, que pode ser ilícita ou lícita e resultar em um evento danoso a outrem.

O evento danoso é outro requisito da responsabilidade civil, se ele não existir, não há o que indenizar. Independe da espécie de responsabilidade, o dano é indispensável. (GAGLIANO, 2006)

Sérgio Cavalieri Filho (2000, p.70) explica que “O dano é sem dúvida, o grande vilão da responsabilidade civil. Não haveria que se falar de indenização, nem em ressarcimento, se não houvesse o dano. Pode haver responsabilidade sem culpa, mas não pode haver responsabilidade sem dano”.

A reparação do dano é uma obrigação imposta ao seu causador pela perda gerada ao lesado, pois, todo dano deve ser reparado. Não poder ser reparado ao seu estado anterior, é possível substituir por reparação pecuniária. A fim de reparar o dano na totalidade.

Habitualmente o dano é classificado como moral ou patrimonial, sendo o patrimonial uma lesão a algum bem material, como um carro ou casa. E o dano moral é uma lesão a pessoa, seja para com sua honra, dignidade, integridade psíquica entre outros direcionados a pessoa. (GAGLIANO, 2006)

Do nexos de causalidade, é o elemento da responsabilidade civil que busca a ligação entre o dano e a conduta do agente.

Para explicar o nexo de causalidade, a doutrina possui três teorias, são elas a teoria da equivalência de condições, teoria da causalidade adequada e teoria da causalidade direta ou imediata.

A teoria da equivalência de condições, foi construída pelo jurista alemão Von Buri, ela não distingue os antecedentes do final danoso, assim tudo o que ocorreu para a conclusão do evento será a causa. Por isso o nome equivalência, todas as ações equivalem, caso possuam ligação do a conclusão do dano. (GAGLIANO, 2006)

A teoria da causalidade adequada, construída pelo alemão Von Kries, esta teoria leva em conta a probabilidade, o antecedente será o mais adequado para atingir o resultado, assim, não são as situações que dará a causa, apenas a mais adequada para realizar a causa. (GAGLIANO, 2006)

Também Sérgio Cavalieri Filho (2000. P.51) “causa, para ela, é o antecedente, não só necessário, mas, também adequado à produção do resultado. Logo, nem todas as condições serão causa, mas apenas aquela que for mais apropriada para produzir o evento”

E para finalizar as três teorias a da causalidade direta ou imediata, foi desenvolvida por Agostinho Alvim (1972, p.356), um brasileiro em sua obra *Da inexecução das Obrigações e suas Consequências*. A causa para esta teoria, é o fato antecedente que gerou a causa, gerada por uma ligação entre o fato e a consequência direta da causa.

Para o código civil brasileiro, segundo Carlos Roberto Gonçalves (2000, p.524), o Código Civil adotou a teoria do dano direto e imediato, como se demonstra pela leitura do artigo 403 que preceitua na sua afirmação.

A responsabilidade civil é a obrigação de reparação do dano diante de uma conduta danosa a outrem. Essa obrigação envolve reparação do dano ao *status quo ante* ou em obrigação pecuniária quando não é possível repara ao estado anterior ao dano. (GAGLIANO, 2006)

3 RESPONSABILIDADE CIVIL E COMPANHIAS AEREAS

Através do contrato de transporte, neste contrato, alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoa ou coisa. Conforme Artigo 730 do Código Civil aqui, se configura a relação de consumo e, conseqüentemente, uma série de direitos e deveres às companhias aéreas.

Neste modelo de contrato existem dois contratantes: o transportador e o passageiro. O transportador é aquele que fica responsável por realizar o transporte e o passageiro é aquele que vai ser transportado, desde que pague o valor correspondente e apresente sua passagem.

Segundo Pablo Stolze Gagliano (2006, p.285), é possível definir o contrato de transporte aéreo como “negócio jurídico bilateral, consensual e oneroso, pelo qual uma das partes se obriga a, mediante remuneração, transportar pessoa ou coisa a um destino previamente convencionado. “

Neste contrato, fica pactuado sobre a bagagem do passageiro, a qual deverá ser transportada no compartimento próprio, ou junto com o passageiro.

Para configuração da responsabilidade civil do transportador é necessário que o dano ocorra durante a validade do contrato, ou seja, desde o momento que é validado o bilhete de embarque até a saída na estação de destino. (GAGLIANO, 2006)

O não cumprimento deste contrato implica na responsabilidade do transportador em reparar o dano, não importando se este agiu com dolo ou culpa. Vale ressaltar o artigo 927 do Código Civil, que trata a responsabilidade civil e sua obrigação de indenizar, deve ser obrigado a reparar o dano causado independente de culpa, quando a sua atividade regar risco a outrem por sua própria natureza.

Nota se acima que o código civil se atem mais especificamente da responsabilidade civil do transportador, em termos gerais. Para suprir a lacuna da segurança foi editado a convenção de Varsóvia, a qual, foi assinada em 12 de outubro de 1929 com o objetivo de unificar regras do transporte aéreo internacional e estipulou o regime da responsabilidade limitada, como forma de atenuar a responsabilidade e os efeitos de indenização do transportador aéreo. Foi marcada pela unificação mundial para as normas, foi ratificada no Brasil pelo decreto nº20.794/31 e posteriormente atualizada com a Convenção de Montreal, a qual entra em vigo no Brasil pelo decreto nº5.910 de setembro de 2006, com o objetivo de atualização da convenção anterior, abrangendo com maior eficácia a segurança e a construção das aeronaves. (GAGLIANO, 2006)

O Código Aeronáutico Lei nº 7.565/86 colocou obrigações para as companhias aéreas com intuito de reparar na forma de compensação para o consumidor por atrasos de voos, e também, dispõe a respeito de danos materiais e morais sofridos. Procurando amenizar os problemas provocados ao passageiro, colocando obrigações que devem ser pagas ao consumidor lesado, possibilitando a garantia dos seus direitos. (GAGLIANO, 2006)

De suma importância, o Código de Defesa do Consumidor é responsável por aplicar a responsabilidade civil das companhias aéreas, para o dano que ocorre na vigência do contrato,

assim, afastando a aplicabilidade da convenção de Varsóvia. Podendo aplicar então o princípio da responsabilidade objetiva, retirando o limite da responsabilidade das companhias aéreas causadora do dano.

Pois o Código de Defesa do Consumidor tem como base a constituição, com foco no princípio da proteção do consumidor, primeiro do seu gênero no Brasil. Esse sistema criado pelo Código de Defesa do Consumidor se tornou a Lei principal, colocando todas as outras leis que tratam das relações de consumo como subordinadas. Agindo de forma autônoma na constituição.

Suas principais características que orientam o sistema jurídico são a vulnerabilidade do consumidor, a boa-fé objetiva, transparência, educação e informação, proibição de cláusulas abusivas e responsabilidade civil objetiva do fornecedor. (GAGLIANO, 2006)

Para o Código de Defesa do Consumidor ser aplicado é necessário existir uma relação de consumo, este por sua vez, necessita de duas partes, uma delas como consumidor, este sendo o passageiro, e a outra parte o fornecedor como sendo a companhia aérea. A relação de consumo se concretiza com a aquisição de um serviço ou produto, no qual, é a passagem ou ticket. (DINIZ, 2008)

Todas as relações de consumo das companhias aéreas brasileira, tanto para voos internacionais como nacionais, passaram a ser regidas pelo Código de Defesa do Consumidor, desde o seu surgimento. Conforme constam nos artigos 6º, inciso VI; 14º; 20º; 25º e 51º, inciso I do Código de defesa do consumidor.

Os quais tratam sobre o direito do consumidor quanto a reparação e prevenção de danos, que o fornecedor responde independentemente de culpa por dano decorrente da prestação de serviços, a obrigação dos órgãos públicos, a proibição de cláusulas que impossibilite as indenizações, a qual, pode somente ser limitada em situação justificável.

Assim sendo, é possível afirmar que a responsabilidade das companhias aéreas é ilimitada. Devido a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor, sendo que a reparação deve ser proporcional ao dano, independente se material ou imaterial.

Ainda sobre o tema Silvio de Salvo Venosa (2003, p.488) explica “o transportador responde por perdas e avarias na coisa, desde que não se atribua o risco ao remetente. A responsabilidade do transportador é objetiva”.

Com isso, entende-se que quando a culpa for exclusiva do consumidor ou em situações de caso fortuito e força maior, rompe-se o nexo de causalidade, gerando assim uma excludente das regras gerais da responsabilidade.

Uma excelente síntese do assunto escrita por CAIO MÁRIO DA SILVA PEREIRA (2000, p.224)

A construção dogmática da responsabilidade aeronáutica sofreu influência negativa de duas forças. De um lado, a ausência de uma sedimentação de princípios, devido ao tempo relativamente curto de exploração da aeronave como veículo comercial. De outro lado, a menor ocorrência de elaboração jurisprudencial”. E o mestre finaliza com: ” A reparação dos prejuízos sofridos por pessoa e coisa transportadas subordina-se aos princípios da responsabilidade contratual e está regulada pelo código Brasileiro do Ar.

A companhia aérea também irá se isentar da responsabilidade quando provar que seu serviço não apresentou defeito ou quando a responsabilidade for de terceiro. (DINIZ, 2008)

Formalizada esta relação de consumo as companhias aéreas devem seguir algumas obrigações para com o consumidor, impostas pela resolução nº. 400 da Agencia Nacional de Aviação Civil para casos de atraso ou cancelamento, preterição de embarque e assistência material.

Para caso de atraso ou cancelamento de voo, essa situação pode ocorrer a qualquer momento ou lugar do mundo, na sua maioria devido a condições climáticas adversas, tal situação gera problemas tanto para os passageiros quando para as companhias aéreas. Na tentativa de diminuir o problema para os passageiros impôs obrigações a serem tomadas pelas companhias aéreas.

As quais são, manter o passageiro informado a cada 30 minutos quanto à previsão de partida dos voos atrasados; informar imediatamente a ocorrência do atraso, do cancelamento e da interrupção do serviço; oferecer gratuitamente, de acordo com o tempo de espera, assistência material (exceto se o atraso ou o cancelamento for decorrente do fechamento de fronteiras ou de aeroportos por determinação de autoridades); oferecer acomodação e reembolso integral, cabendo a escolha ao passageiro, quando houver atraso de voo superior a 4 horas ou cancelamento. (Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016)

Quanto a preterição de embarque, situação está quando, a companhia aérea necessita proibir o embarque dos passageiros que se apresentaram para a viagem, realizando todos os critérios para o embarque.

Essa situação ocorre quando existe a necessidade de trocar a aeronave prevista por outra com menor número de assentos; necessidade de a aeronave precisar voar mais leve por motivo de segurança operacional; venda de passagens acima da capacidade da aeronave.

Para esses casos as companhias aéreas deveram solicitar voluntários que concordem com a troca de voo, através de receberem algumas vantagens, tais como, passagens adicionais, milhas, diárias em hotéis, dinheiro, entre outras. Essas vantagens podem ser negociadas

livremente com os passageiros. No caso de aceite por parte dos passageiros, as companhias aéreas poderão solicitar a assinatura em um termo comprovando o aceite da proposta acordada. (Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016)

Para o caso onde poucos passageiros aceitem um acordo com as companhias aéreas, e alguns passageiros ainda tenha seu acesso negado ao embarque, deverá as companhias aéreas indenizar monetariamente de forma imediata um valor correspondente a 250 DES, para os voos domésticos, e 500 DES, para voos internacionais, sendo, DES Direito Especial de Saque, uma moeda do fundo monetário internacional, este por sua vez tendo seu valor variado diariamente e podendo ser consultado através do Banco Central do Brasil. (Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016)

Em cotação realizada na data de 06 de novembro de 2020, 250 DES equivale a 1.969,35 reais e 500 DES equivale a 3.938,70 reais. Cotação realizada através do site do Banco Central do Brasil.

Além desta indenização, fica a companhia aérea obrigada a fornecer ao passageiro que não pode realizar o embarque alternativas de reacomodação, reembolso integral ou execução do serviço por outra modalidade de transporte. Bem como assistência material, caso necessite.

A assistência material, deverá ser oferecida quando ocorre atraso, cancelamento, interrupção de voo e preterição de embarque. Basicamente quando o passageiro fica no aeroporto. (Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016)

Esta necessita ser oferecida de forma gratuita pela companhia aérea, de conforme o tempo de espera do passageiro, a contar a partir do momento em que ocorrer o atraso, cancelamento ou preterição de embarque.

Para atraso a partir de 1 hora: comunicação (internet, telefone etc.); a partir de 2 horas: alimentação (voucher, refeição, lanche etc.); a partir de 4 horas: hospedagem (somente em caso de pernoite no aeroporto) e transporte de ida e volta. Caso o passageiro esteja em seu local de seu domicílio, a companhia aérea poderá oferecer apenas o transporte para a sua residência e de sua casa para o aeroporto.

Para o caso de o passageiro possuir necessidade de assistência especial, ele e seus acompanhantes sempre terão direito a hospedagem, independente se forem ou não pernoitar no aeroporto. (Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016)

Esta assistência material não precisa ser paga quando o problema do voo for por fechamento de fronteira ou de aeroporto por determinação de autoridades. Em todas as outras situações, independente do motivo para o atraso, cancelamento ou preterição, a assistência é devida e se deve ser aplicada a todos os passageiros do voo, estando no terminal de embarque

ou dentro da aeronave com portas abertas. A companhia aérea poderá suspender a assistência apenas quando realizar o embarque imediato dos passageiros. (Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016)

4 O PAPEL DA AGENCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL E SUA REGULAMENTAÇÃO PARA OS CASOS DE ATRASOS E CANCELAMENTOS DE VOOS

Após a companhia aérea ser liberada pela Agencia Nacional de Aviação Civil, através de publicação no diário oficial da União, é que pode começar a transportar os passageiros, seguindo corretamente a legislação. (Lei Nº 11.182, de 27 de Setembro de 2005)

Sendo a Agência Nacional de Aviação Civil uma agência reguladora federal do Brasil, que tem como objetivo regular e fiscalizar o sistema da aviação civil e infraestrutura aérea nacional. Foi criada em 2005 e teve início das suas atividades em 2006, se trata de uma autarquia federal de regime especial com vínculo ao ministério da infraestrutura, dentre suas obrigações está a certificação, fiscalização, normatização e representação institucional. (Lei Nº 11.182, de 27 de Setembro de 2005)

Tem como propósito a busca pela segurança e perfeição nas atividades aéreas, buscando seu desenvolvimento. Preza pelos valores da segurança como prioridade, o interesse público, possui autonomia e competência técnica, incentivando inovações e cooperação das companhias aéreas.

Criada através da lei nº 11.182 de 27 de setembro de 2005, segue as diretrizes políticas do Governo Federal, tem como suas principais funções: Representar o Brasil junto a organismos internacionais de aviação e negociar acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional; emitir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis; conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária; estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária; administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB); homologar, registrar e cadastrar os aeródromos; emitir certificados de aeronavegabilidade atestando aeronaves, produtos e processos aeronáuticos e oficinas de manutenção; fiscalizar serviços aéreos e aeronaves civis; certificar licenças e habilitações dos profissionais de aviação civil; autorizar, regular e fiscalizar atividades de aeroclubes e escolas e cursos de aviação civil; reprimir infrações às normas do setor, inclusive quanto aos direitos dos usuários, aplicando as sanções cabíveis.

Dentro dessas obrigações a Agência Nacional de Aviação Civil desenvolveu algumas regulamentações, dentre elas a Resolução nº 400 é uma das mais importantes, pois, nela constam

as condições gerais do transporte aéreo. Elas são, obrigações do contrato de transporte, da execução do contrato e das obrigações posteriores a execução do contrato.

Nesta resolução o capítulo dois, da execução do contrato, é onde regulamente as diretrizes do atraso, cancelamento, interrupção do serviço e preterição. Entre o artigo 20 até o 25, neles como citado anteriormente, estipulam as obrigações que as companhias aéreas devem tomar quando ocorre alguma das situações citadas, essas obrigações têm como objetivo diminuir o dano e o transtorno sofrido pelos passageiros lesados pela situação. (Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016)

Os artigos 26 e 27, vem tratar da assistência material e quando ela é devida ao passageiro, que a cada hora a mais de atraso deve ser concedido um aparo equivalente ao transtorno sofrido, como mencionado acima para atraso a partir de uma hora o passageiro já tem o direito de receber auxílio da companhia aérea, o qual deve ser fornecido em quanto ele estiver no aeroporto. (Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016)

A acomodação do passageiro é tratada no artigo 28, ela não pode ter custo ao passageiro, este podendo optar na nova data de seu voo e se preferir em outra companhia aérea na mesma data que seu voo original.

Pode o passageiro escolher a opção do reembolso, assim como os artigos 29 a 31. Sendo ele necessário ser realizado em até sete dias a contar da solicitação. É possível com a anuência do passageiro o valor referente ser transformado em crédito para uso futuro, se o problema ocorrer durante uma escala, a companhia aérea deve providenciar o retorno do passageiro a sua cidade de origem e o reembolso pode ser feito proporcional ao trecho não utilizado. (Resolução nº 400 de 13 de dezembro de 2016)

Com essa resolução a Agência Nacional de Aviação Civil busca uma forma de compensação ao passageiro que teve seu direito lesado, propondo medidas para diminuir ou sanar o problema decorrente do atraso ou cancelamento do voo. Infelizmente nem sempre é reparado o transtorno sofrido, seja ele de material ou moral e sendo necessário o passageiro buscar seus direitos por medidas judiciais.

No mesmo sentido das disposições legais, existem alguns entendimentos jurisprudenciais sobre o assunto. Como exemplo das jurisprudências abaixo.

O processo a seguir é um recurso onde a companhia aérea tentou reverter a decisão proferida em instancia anterior, mas teve seu recurso desprovido e a sentença foi mantida.

O caso se trata de uma falha na prestação de serviço da companhia aérea, onde procedeu em desacordo com a resolução 400 da Agencia Nacional de aviação civil. Quando

avisou a agencia de viagem sobre o atraso com antecedência de 24 horas. Na referida resolução o aviso deveria ter sido feito com 72 horas de antecedência e diretamente a passageira.

Como a sua responsabilidade é objetiva não foi necessário comprovar culpa, bastando apenas a conduta, o dano e o nexo de causal. Ainda, devido a sua atividade a companhia auferir lucro é necessário responder pelo risco da atividade.

A falha na prestação do serviço causou vários transtornos a consumidora a qual foi pega de surpresa pelo voo cancelado e sem ter sido avisada e na falta de assistência da companhia aérea, pois teve que arcar com várias despesas, alimentação, hospedagem e nova passagem aérea.

Em resultado a companhia aérea cometeu ato ilícito, portanto manteve a decisão em condenar a Ré ao ressarcimento do valor da à hospedagem, à alimentação, transporte e alocação no outro voo, bem como ao pagamento de indenização por danos morais, considerando o ato ilícito praticado e os prejuízos causados à consumidora. (TJPR - 1ª Turma Recursal - 0072478-79.2019.8.16.0014 - Londrina - Rel.: Juíza Vanessa Bassani - J. 21.09.2020)

O processo a seguir é um recurso onde a sentença foi mantida e o recurso desprovido em favor da companhia aérea, este caso se trate de um pedido de dano moral e material pleiteado pela parte Autora. Pois alega ter seu voo ao qual estava agendado para o dia 26 de janeiro foi cancelado pela companhia aérea, no entretanto, a companhia aérea após acordo com a Autora realoco o voo para outro aeroporto e prestou todos os auxílios necessários para diminuir o desconforto gerado pelo atraso, autor chegou ao destino final no dia 27 de janeiro.

Na data do dia 26 de janeiro, a cidade de São Paulo foi assolada por uma chuva torrencial, a qual foi amplamente divulgado pelos meios de comunicação nacional. Motivo este que levou a companhia aérea cancelar diversos voos, incluindo o da Autora. E mesmo se tratando de um motivo de força maior onde este a desincumbe das obrigações imposta pela resolução nº 400 da Agência nacional de Aviação Civil, prestou toda a assistência a Autora, realocando e transportando por via terrestre a Autora para outro aeroporto.

Assim, cumprindo corretamente com a sua responsabilidade, e não havendo falha na prestação de serviço prestado pela companhia aérea e o cancelamento se tratar de uma força maior. Ofereceu acordo de realocação o qual foi aceito pela Autora, está podendo pedir o ressarcimento dos valores pagos, mas não o fez. Assim, os danos sofridos pela Autora não cumpriram os requisitos para o reconhecimento da responsabilidade civil, em especifico o nexo causal. Também não foi concedido danos moral, pois, o transtorno sofrido não configura abalo psíquico ou ofensa a honra da Autora necessários para atribuir o dano moral.

Diante do exposto foi negado o provimento de recurso da parte Autora (TJPR - 5ª Turma Recursal dos Juizados Especiais - 0011725-47.2019.8.16.0018 - Maringá - Rel.: Juíza Maria Roseli Guießmann - J. 09.09.2020)

O processo a seguir é um recurso em que a sentença foi parcialmente reformada e o recurso provido. Se trata de uma ação de indenização por danos materiais e morais.

Onde passageiro menor de idade teve seu voo atrasado em 13 horas, condenando parcialmente da companhia aérea no pagamento de danos morais no valor de R\$1.500,00 reais, no fato da empresa ré ter responsabilidade objetiva não foi necessário comprovar culpa, bastando apenas a conduta, o dano e o nexo de causal. Ainda, devido a sua atividade a companhia auferir lucro é necessário responder pelo risco da atividade.

No caso ficou incontroversa a falha na prestação de serviço prestado pela Ré, entretanto, em testemunho a parte Autora admitiu ter recebido auxílio alimentação da companhia aérea durante o atraso. Ainda, o atraso foi caracterizado como caso de fortuito interno, e decorrente a atividade prestada pela Ré, ficando responsável por arcar na reparação de danos morais.

Não concordando com o valor da reparação o Autor entrou com pedido de recurso, onde a sentença foi reformada, devido à falta de provas que comprovem o cumprimento integral da resolução nº400 da Agencia Nacional de Aviação Civil pela parte Ré. Ainda em relevância do Autor ser menor de idade e a companhia Ré prestar somente assistência alimentação após descobrir a idade do Autor, e não prestando mais nenhuma assistência. Sendo necessária a reforma da sentença majorando o valor indenizatória para R\$8.000,00 reais. (TJPR - 5ª Turma Recursal dos Juizados Especiais - 0002152-36.2019.8.16.0195 - Curitiba - Rel.: Juíza Maria Roseli Guießmann - J. 09.09.2020)

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho tem como objetivo analisar a responsabilidade das companhias aéreas quando ao atraso e cancelamento de voos, a pesquisa utilizou o método qualitativo em seu desenvolvimento.

Utilizando do método qualitativo, através de pesquisa em obras dos renomados juristas como Pablo Stolze Gagliano e Maria Helena Diniz, entre outros e leis específicas, O Código Aeronáutico, Convenção De Varsóvia e Montreal, Código de Defesa do Consumidor e Código Civil.

A responsabilidade civil em seus aspectos conceituais, foi aprimorada por milhares de anos, desde o século XIX no direito romano onde a responsabilidade era originada no dano, e

também surgiu a diferença entre pena e reparação, colocando a responsabilidade civil ao lado da penal. Posteriormente estes conceitos foram aprimorados pelo direito francês, incluindo o direito de reparação quando houver culpa e a inclusão da culpa contratual. (GONÇALVES, 2012)

Basicamente, a responsabilidade civil das companhias aéreas se inicia a partir do momento em que o passageiro valida a passagem até o momento em que sai da estação de destino. A responsabilidade é uma obrigação imposta a companhia aérea, com o objetivo de reparar atos ilícitos que sejam causados ao consumidor.

A responsabilidade civil pode ser subjetiva, de culpa genérica abrangendo o dolo e a culpa de forma mais exata ou objetiva, uma responsabilização sem culpa sendo o nexos causal decorrente do risco da atividade. A responsabilidade é objetiva, não sendo necessário a demonstração de culpa pela companhia aérea, pela reparação dos danos causados aos consumidores em decorrência de defeitos relativos aos serviços prestados. (DINIZ, 2008)

De acordo com o Código de Defesa do Consumidor, pode haver a necessidade de indenização mesmo que a companhia aérea não tenha culpa no dano gerado. Basta existir a conduta, o dano e o nexos causal. (Artigo 6º inciso IV, artigo 14º)

No direito moderno, desenvolveu a teoria do risco e a do dano objetivo, onde a pessoa deve ser ressarcida na maioria dos casos em que sofreu o dano. Teoria da responsabilidade objetiva a qual é aplicada para as companhias aéreas. Esta responsabilidade é a busca de um equilíbrio entre o dano ocasionado e a reparação na busca do *statu quo ante*.

A atividade exercida pela companhia aérea visar a obtenção de lucro, e, em razão disso, deve responder pelos riscos inerentes da sua atividade comercial, nos termos do artigo 927, do Código Civil.

Na procura da responsabilização decorrente do dano são necessários três fatores essenciais a conduta, o dano e o nexos de causalidade. A conduta que gera o dano é realizada de forma voluntária, pois, o agente tem consciência do resultado ao qual ocorrerá, pode ser positiva ou ação ativa ou negativa através de ação omissa ou negativa dependendo da ação, mas ambas devem gerar dano a outrem. (GAGLIANO, 2006)

O dano é indispensável, se ele não existir não há o que ser indenizado, este sendo o grande vilão da responsabilidade civil, sua reparação é obrigatória e imposta ao seu causador. Não havendo como reparar o dano, deve ser substituída pela reparação pecuniária, pode ser classificado como patrimonial onde o dano ocorre em bens material e moral onde o dano é causado a pessoa. (GAGLIANO, 2006)

Do nexo de causalidade é o elemento de ligação entre o dano e a conduta, na maioria dos casos em território nacional é utilizada a teoria da causalidade direta ou imediata, desenvolvida pelo Brasileiro Agostinho Alvim (1976). A causa nesta teoria é o fato antecedente que gerou a causa, ocasionada por uma ligação entre o fato e a consequência direta da causa.

Em um segundo momento do trabalho, abordou-se especificamente sobre a responsabilidade civil e sua aplicação às companhias aéreas, identificando-se como o contrato de transporte a companhia aérea obriga o transporte do passageiro até seu destino. Há a caracterização de uma relação de consumo, porque as duas partes são contratantes sendo a companhia aérea a prestadora do serviço de transporte e o passageiro aquele a ser transportado mediante pagamento de valor certo.

Assim, a Companhia Aérea se responsabiliza pelo processo na prestação dos seus serviços, sendo esta relação regida pelo artigo 730 do Código Civil. Definido como um negócio jurídico bilateral consensual e oneroso, por vontade de ambas as partes onde uma das partes fica responsável por transportar até um destino a outra parte mediante remuneração previamente combinado. (GAGLIANO, 2006)

O artigo 927 do Código Civil, prevê que a companhia aérea é responsável pela reparação do dano, independente se agiu com dolo ou culpa, a sai obrigação de reparar o dano independente de culpa, quando a atividade exercida gerar risco a outrem por sua própria natureza da atividade.

A convenção de Varsóvia assinada em 12 de outubro de 1929 com o objetivo de unificar mundialmente as regulamentações do transporte aéreo, posteriormente atualizada na convenção de Montreal, entrando em vigor no Brasil pelo decreto nº 5910 de setembro de 2006. Abrangendo maior eficácia a segurança e impondo regras para a responsabilidade civil do transportador, incluiu limites para as indenizações proveniente do dano gerado.

O Código Aeronáutico Brasileiro regulamenta sobre os danos morais e matérias sofridos pelos passageiros e busca uma forma de reparação para os atrasos ou cancelamento de voos e amplia a segurança jurídica dos agentes econômicos do transporte aéreo, harmonizando as normas de direito aeronáutico e de tráfego aéreo do Brasil com as do mercado internacional. (Lei nº7.575, de 19 de dezembro de 1986)

Sobrepondo a essas regulamentações está o Código de Defesa do Consumidor, um dos mais importantes para a responsabilização civil das companhias aéreas não impõe limite quanto a responsabilidade objetiva. Uma de suas principais características é a vulnerabilidade do consumidor, a proibição de cláusulas abusivas. (GAGLIANO, 2006)

Todas as relações de consumo das companhias aéreas, tanto internacionais como nacionais, passaram a ser regidas por ele. Assim sendo devido a sua aplicabilidade a responsabilidade das companhias aéreas são objetivas e ilimitadas para dano material ou imaterial. (Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990).

A Agência Nacional de Aviação Civil, foi criada com o intuito de fiscalizar e regulamentar as companhias aéreas, com o objetivo de proteger os passageiros na relação de consumo, desenvolveu alguns decretos para as companhias aéreas, buscando segurança, desenvolvimento e perfeição nas atividades aéreas, segue diretrizes políticas do Governo Federal, devendo representar o país junto as organizações internacionais. (Lei nº11.182 de 27 de setembro de 2005)

Um dos seus feitos mais importantes é o Decreto nº 400, pois nele ficaram estipuladas todas as obrigações e deveres aos quais as companhias aéreas devem seguir quando ocorre atraso ou cancelamento de voo. O não cumprimento quaisquer artigos dela enseja em uma possível reparação ao passageiro. (Decreto nº400 da Agência Nacional de Aviação Civil)

Com esta resolução busca formas de compensação aos passageiros que foram impedidos de embarcar seja por atraso ou cancelamento do seu voo. Independente do dano ser material ou moral.

Os tribunais de justiça do Paraná têm entendido sobre o tema, levando em consideração as jurisprudências, aplicam a responsabilidade objetiva as companhias aéreas, e as obrigações impostas pela resolução nº400 da Agência Nacional de Aviação Civil.

Na terceira etapa do trabalho buscou-se identificar como o tribunal de justiça do paraná estava decidindo as questões, nas decisões os juristas fundamentaram as decisões utilizando a resolu o n 400 da Agência Nacional de Avia o Civil. Nas situa es em que houve falha na presta o de serviço, seja no não fornecimento de alimenta o ou não dar op o ao passageiro que está com seu voo atrasado ou cancelado

Também   foi possível identificar nos casos pesquisados que quando a companhia aérea cumpre com as obriga es corretamente não enseja direito de repara o ao passageiro sobre algum dano sofrido e as companhias aéreas ficam isentas das suas obriga es para quando o atraso ou cancelamento do voo for gerado por casos de força maior, como por exemplo péssimas condi es climáticas.

Assim conclui-se que as companhias aéreas iniciam uma rela o de consumo com os passageiros através da compra da passagem, no momento em que o passageiro valida a passagem começa a responsabilidade das companhias aéreas. Esta responsabilidade   objetiva

então não importa se a ação geradora do dano foi realizada com dolo ou culpa. Fica então o dever de reparar o dano ocasionado ao passageiro.

Quando o voo atrasa ou é cancelado as companhias aéreas devem seguir rigorosamente as obrigações impostas pela resolução nº400 da Agencia Nacional de Aviação Civil, as obrigações se iniciam a partir de um atraso de 30 minutos, e quando mais o período de atraso maior é a compensação devida ao passageiro. Esta regulamentação tem como objetivo a proteção e o bem-estar dos passageiros quando precisam permanecer no aeroporto ou quando seu direito é lesado.

Sempre que o passageiro sofre um dano independente se moral ou material a companhia aérea é responsável por reparar o dano, devido ao Código de Defesa do Consumidor o qual tem um importante papel na proteção do passageiro, se sobrepondo a convenção internacional.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Agencia Nacional de Aviação Civil. **Anuário do Transporte Aéreo 2019**. 2020. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo/dados-do-anuario-do-transporte-aereo>. Acesso em: 11 de novembro de 2020.

BRASIL. Agencia Nacional de Aviação Civil. **Atrasos, Cancelamentos, Preterição e Assistência Material**. 2020. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/passageiros/atrasos-cancelamentos-pretericao-e-assistencia-material>. Acesso em: 06 de novembro de 2020.

BRASIL. Agencia Nacional de Aviação Civil. **Resolução nº400, de 13 de dezembro de 2016**. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Retificada.pdf. Acesso em: 09 de novembro de 2020.

BRASIL. Banco Central. **Conversos de moedas**, 2020. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/conversao>. Acesso em: 29 de outubro de 2020.

BRASIL. Convenção de Montreal. **Decreto nº5910 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999.

BRASIL. **Lei nº7.565**, de 19 de dezembro de 1986. Código Brasileiro de Aeronáutica.

BRASIL. **Lei nº 8.078**, de 11 de setembro de 1990. Código de Defesa do Consumidor.

BRASIL. **Lei nº 11.182**, de 27 de setembro de 2005. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

BENJAMIN, Antonio Herman V. **O Transporte Aéreo e o Código De Defesa do Consumidor. Revista de Direito do Consumidor**, 2015. Disponível em: <https://revistadedireitodoconsumidor.emnuvens.com.br/rdc/article/view/1059/927>. Acesso em: 03 de outubro de 2020.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 22. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

FILHO, Sérgio Cavalieri. **Programa de Responsabilidade Civil**. 2. Ed. São Paulo: Malheiros, 2000.

FARES, Ali Taleb. **Novo Panorama Da Responsabilidade Civil No Transporte Aéreo**, Escolamp, 2016. Disponível em: http://www.escolamp.org.br/ARQUIVOS/18_01.PDF. Acesso em: 23 de outubro de 2020.

GAGLIANO, Pablo Stolze. **Novo Curso de Direito Civil**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

GOMES, Luiz Roldão de Freitas Gomes. **Elementos da Responsabilidade Civil**. 1. ed. Rio de Janeiro, 2000

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 19. Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2020

MARIA, Stella Gregori. **A Responsabilidade Civil do Transporte Aéreo nas Relações de Consumo**. Conjur, 2007. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/artigo-responsabilidade-civil.pdf>. Acesso em: 19 de setembro de 2020.

PEDRO, Anderson Fábio. **Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional**. São Paulo: Bianch, 2012.

SARMENTO, Eduardo Sócrates Castanheira. Direito Processual Aeronáutico. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**, 2018. Disponível em: <https://sbda.org.br/wp-content/uploads/2018/10/1697.htm>. Acesso em: 12 de setembro de 2020.

TJPR - 1ª Turma Recursal - **0072478-79.2019.8.16.0014** - Londrina - Rel.: Juíza Vanessa Bassani - J. 21.09.2020.

TJPR - 5ª Turma Recursal dos Juizados Especiais - **0002152-36.2019.8.16.0195** - Curitiba - Rel.: Juíza Maria Roseli Guiesmann - J. 09.09.2020.

TJPR - 5ª Turma Recursal dos Juizados Especiais - **0011725-47.2019.8.16.0018** - Maringá - Rel.: Juíza Maria Roseli Guiesmann - J. 09.09.2020.

VENOSA, Sílvio de Salvo, **Responsabilidade Civil**, 3. Ed. São Paulo: Atlas, 2003.

Eu, Roberto Alexandre Martins, acadêmico regularmente matriculado 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, inteiras ou parciais ou de outro tipo.