

# NOVO PANORAMA DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO<sup>1</sup>

**Ali Taleb Fares**

Bacharel em Direito e

Pós-graduando na FESMPDFT

## 1 INTRODUÇÃO

O Código de Defesa do Consumidor trouxe profundas modificações ao ordenamento jurídico brasileiro. Modificações capazes de atingir disciplinas em que o equilíbrio há muito deixou de existir, entre as quais se situa o transporte aéreo.

Decisões recentes no sentido da incidência do Código do Consumidor nas relações de consumo entre o transportador aéreo e o seu usuário vieram quebrar um *privilegio histórico* mantido há anos.

Como é cediço, cria a legislação aeronáutica hoje uma verdadeira desigualdade, favorecendo sobremaneira o transportador aéreo. O sistema varsoviano de responsabilidade civil é incompatível com o direito interno brasileiro, pois vigoram aqui os princípios da reparação integral e da responsabilidade objetiva, implantados pelo Código de Defesa do Consumidor, que deita suas raízes na Constituição como *direito fundamental* (art. 5º, inciso XXXII) e como *princípio de ordem econômica* (art. 170, inciso V).

Nessa senda, o Código de Defesa do Consumidor, nos seus dez anos de vida, ganha nova força, novo fôlego. Cada vez mais, consolida-se o entendimento de que é ele lei própria e exclusiva no que se refere a relação de consumo, demonstrando ser um instrumento hábil para a efetiva defesa e proteção do consumidor.

---

<sup>1</sup> Extraído da monografia apresentada para a conclusão do curso na Faculdade de Direito do UniCEUB.

## 2 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LEGISLAÇÃO AERONÁUTICA

Façamos uma rápida digressão acerca da legislação aeronáutica.

Com o aparecimento do avião, surgem novas formas de responsabilidade que não estavam contempladas na legislação até então vigente.

Isso se deve ao fato de existirem fatores intrínsecos à incipiente atividade aeronáutica que deveriam ser considerados, tais como: as dificuldades próprias da circulação aérea, que dependia, ainda, das condições atmosféricas (por exemplo, as turbulências, as tempestades, etc.); a natureza especial dos riscos do ar; o caráter internacional do transporte aéreo; a preocupação de não prejudicar o desenvolvimento e o progresso da aviação comercial, evitando estabelecer um tipo de responsabilidade altamente pesada, em termos de indenização<sup>2</sup>.

Procurando criar uma solução ao problema da responsabilidade do transporte aéreo e uniformizar seus princípios, surge a Convenção de Varsóvia em 1929, a qual institui nova disciplina para a legislação aeronáutica.

No tocante ao regime contratual, a Convenção estipulou um sistema de responsabilidade limitada, que, de certa maneira, foi criado para atenuar e minorar a responsabilidade e a carga indenizatória do transportador, com presunção de responsabilidade que pesa sobre os ombros deste<sup>3</sup>.

Em toda a sua extensão, a Convenção de Varsóvia é permeada por inúmeras divergências quanto aos valores dos limites da responsabilidade, sobrevindo várias emendas, dentre as quais se destacam o Protocolo de Haia, de 1955, e o Protocolo da Guatemala, de 1971, este ainda sem vigência internacional.

---

2 MOURA, Geraldo Bezerra de. *Transporte aéreo e responsabilidade civil*. São Paulo : Aduaneiras, 1992, p. 227-228.

3 Idem.

Em seguida, tiveram lugar os Protocolos Adicionais de Montreal nºs 1, 2, 3 e 4, de 1975, os quais converteram o Franco-Ouro ou *Poincaré* para os Direitos Especiais de Saque (moeda escritural criada pelo Fundo Monetário Internacional e utilizada como reserva dos Estados), culminando com a Convenção de Montreal, em 28 de maio de 1999, que moderniza o sistema varsoviano, consolidando-o em um só texto. Essa convenção ainda não está em vigor, mas já conta com grande número de ratificações. Na realidade, ela nada modifica, somente copia a já desgastada Convenção de Varsóvia, rerepresentando-a com nova roupagem, mediante a atualização dos limites da responsabilidade civil do transportador aéreo, tornando-os menos ínfimos.

Já no âmbito nacional, a responsabilidade civil pelos danos oriundos da navegação aérea era regulada pelo *Código Civil*, por força do art. 84 do Decreto nº 16.983, de 1925, que aprovou o primeiro Regulamento para os Serviços Cíveis de Navegação Aérea.

Depois disso vieram o Código Brasileiro do Ar, de 1938 (Decreto-Lei nº 483, de 08.06.1938), o novo Código Brasileiro do Ar, de 1967 (Decreto-Lei nº 32, de 18.11.1966), e o Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986 (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), que possuem disciplina igual à da Convenção de Varsóvia.

### **3 A PROMULGAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO DE 1988 E O TRANSPORTE AÉREO**

Com o advento da Constituição Federal de 1988, o panorama da ordem jurídica nacional teve sua feição alterada, tornando-se mais condizente com nossa realidade, e abrindo novas perspectivas à responsabilidade civil do transportador aéreo.

Dentre as inovações trazidas pela promulgação da nova Carta Magna, temos o fato de o transportador aéreo ser um concessionário de serviço público, como previsto no art. 37, § 6º. Assim, mesmo que decorra de contrato, a sua responsabilidade será objetiva, não cabendo argüir culpa ou dolo para ensejá-la. De acordo com a Constituição:

“Art. 37.....

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

Outra questão fundamental é a do dano moral decorrente da responsabilidade do transporte aéreo, que se vê contemplado pela Constituição Federal de 1988 (art. 5º, incisos V e X). Nem o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) nem a Convenção previam a possibilidade de indenização por dano moral.

A Constituição, como lei maior, sobrepõe-se às demais leis, e mesmo a tratados firmados pelo Brasil, resultando clara a possibilidade de indenização por dano moral nos casos de atraso de vôo e de extravio de bagagem. Exemplo disso é a histórica decisão do Colendo Supremo Tribunal Federal no Recurso Extraordinário (RE) nº 172720-RJ em importante julgamento sobre extravio de bagagens:

“O fato de a Convenção de Varsóvia revelar, como regra, a indenização tarifada por danos materiais não exclui a relativa aos danos morais. Configurados esses pelo sentimento de desconforto, de constrangimento, aborrecimento e humilhação decorrentes do extravio de mala, cumpre observar a Carta Política da República – incisos V e X do artigo 5º, no que se sobrepõe a tratados e convenções ratificados pelo Brasil.” (RE nº 172720-9-RJ, 2ª Turma, Rel. Min. Marco Aurélio, j. 6.2.96, DJ 21-2-1997).

Como se vê, após a promulgação da Carta Magna de 1988, deixou de prevalecer o sistema varsoviano de responsabilidade civil do transportador aéreo, pois era este incompatível com a nova ordem implantada pela Constituição.

#### **4 O TRANSPORTE AÉREO E O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR**

Contudo, somente com a introdução do Código de Defesa do Consumidor (CDC) no ordenamento jurídico brasileiro foi que a doutrina e a jurisprudência

voltaram sua atenção ao transporte aéreo interno e internacional, mais especificamente à sua responsabilidade civil.

Veio o Código de Defesa do Consumidor dar nova orientação a todo o ordenamento jurídico no que se refere a contrato de consumo. O CDC criou um microssistema, constituindo-se em verdadeira lei de função social, lei de ordem econômica, de origem constitucional, trazendo profundas modificações às relações jurídicas que pretende alcançar.

Assim, identificando-se qualquer relação de consumo, lá estará o Código para tutelá-la, mesmo que essa relação esteja regida por norma diversa, ainda que contraria ao princípio de proteção do consumidor. Foi essa a intenção do legislador ao codificar um conjunto de normas que amparam o consumidor.

#### **4.1 CONFLITO APARENTE DE NORMAS ENTRE O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA**

Em seu amplo campo de incidência, o Código de Defesa do Consumidor abrangeu, também, o transporte aéreo. Há nítida caracterização de relação jurídica de consumo que exige a configuração simultânea do tripé consumidor–fornecedor–produto e serviço. Conforme se extrai do texto de seus arts. 2º, 3º e seu § 2º:

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

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividades de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou *prestação de serviços*.

.....  
§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária,

financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista”.

Resta claro que, havendo relação de consumo no transporte aéreo, deverá ser ele regido pelas normas constante do Código de Defesa do Consumidor.

A Convenção de Varsóvia, o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor convivem de forma harmoniosa, não havendo conflito entre o que dispõem, exceto em relação às normas concernentes à responsabilidade civil do transportador. Nelas, há patente antinomia<sup>4</sup>.

Segundo a disciplina do CDC, já não vige a responsabilidade do transportador contida nas legislações aeronáuticas e baseada na presunção de culpa, mas sim a responsabilidade objetiva, prescindindo não só da prova, como da própria discussão sobre a culpa, conforme estabelecido no art. 14, que dispõe:

“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”.

O fornecedor somente se exonera do dever de reparação do dano nos casos previstos no § 3º do art. 14, isto é, quando o fornecedor conseguir provar que, tendo prestado o serviço, o defeito inexistiu ou que a culpa é exclusiva do consumidor ou de terceiro.

Como se vê, a responsabilidade do transportador não pode ser elidida por caso fortuito ou força maior, o que era permitido no sistema da Convenção e do CBA, sendo muito mais severa a disciplina do CDC.

Há de se ponderar, ainda, que foi estabelecida a responsabilidade objetiva dos permissionários e concessionários do serviço público por força do art. 22,

---

4 BENJAMIN, Antonio Herman V. O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor, *Ajuris*, Porto Alegre, v. 2, p. 499-513, mar. 1998. Edição especial.

parágrafo único, do Código de Defesa do Consumidor. Sendo o transporte aéreo concessão da União (art. 21, inciso XII, letra c, da Lei Maior), deve o transportador aéreo, portanto, seguir a disciplina do regime de reparação integral estatuída pelo Código do Consumidor.

Assim é que não se há de falar em limites da responsabilidade do transportador aéreo, pois o CDC adota o princípio da *reparação efetiva e integral*, indenizando os danos materiais e imateriais.

Claro está que a limitação da responsabilidade do transportador aéreo teve sua razão de ser, mas hoje não mais subsistem os fatores do começo do século. A atividade aeronáutica conta com um dos maiores avanços tecnológicos em termos de serviço, com empresas de transporte aéreo de grande vulto.

Logo, indenizar pela metade é responsabilizar a vítima pelo resto. Limitar a reparação é impor à vítima que suporte o resto dos prejuízos não indenizados<sup>5</sup>. Sendo irrisória a indenização estabelecida na cláusula limitativa, esta praticamente, passará a ser uma cláusula exoneratória.

Surgindo de um contrato de adesão, como é o caso do transporte aéreo, tais limites, muitas vezes fixados em valores muito aquém do que seria necessário à real reparação do dano, estabelecem inequívoco desequilíbrio, formando verdadeiras cláusulas de irresponsabilidade, sem o correspectivo que cabe a quem consente com tais cláusulas limitativas.

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

“Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

.....

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos.

---

5 Pizzarro, Daniel. *Daños*, apud CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programas de Responsabilidade Civil*. São Paulo : Malheiros, 1997, p. 236-237.

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

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

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

Com se vê, condenou o Código em seus diversos dispositivos, indiscriminadamente, todas as cláusulas de limitação da responsabilidade do fornecedor. O critério para a aferição da sua abusividade repousa no desequilíbrio que tal limitação pode acarretar.

Foram, portanto, derogados pelo Código de Defesa do Consumidor esses dispositivos da legislação aeronáutica referentes à responsabilidade civil do transportador aéreo, porque incompatíveis.

#### **4.1.1 O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA**

Passemos agora para a solução do conflito de normas. Inicialmente, abordaremos a antinomia entre as normas de proteção do consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Nesse caso, são elas normas de direito interno, subordinado à Lei Maior, cuja preponderância sobre as demais normas do ordenamento jurídico é patente. Logo, o princípio de defesa do consumidor informado pela Constituição derroga aquela parte do CBA que com ela conflita.

Já no que se refere ao conflito criado pelo Código de Defesa do Consumidor, este, por ser lei mais recente, prevalece sobre o Código Brasileiro



de Aeronáutica. Apesar de alguns dizerem que a lei geral posterior (CDC) não revoga a lei especial anterior (CBA), não procede o argumento, pois tal regra não é absoluta e não se aplica ao caso em exame. Conforme ensina ANTONIO HERMAN BENJAMIN:

“o Código de Defesa do Consumidor pertence àquela categoria de leis denominadas “horizontais”, cujo campo de aplicação invade, por assim dizer, todas as disciplinas jurídicas (...) São normas que têm por função, não reger uma determinada matéria, mas proteger sujeitos particulares, mesmo que estejam eles igualmente abrangidos sob outros regimes jurídicos”<sup>6</sup>.

É o Código de Defesa do Consumidor lei especial, no sentido de atingir toda e qualquer relação de consumo: sempre que houver tais relações, aí incidirá o Código. Assim, tratando-se de relações de consumo, o Código de Defesa do Consumidor é lei própria, específica e exclusiva.

Desse modo, fica derogado o regime de responsabilidade civil do transportador aéreo contido no Código Brasileiro de Aeronáutica, pois incompatível com o CDC (que deita suas raízes na Constituição Federal) por ser esta lei especial no que se refere à relação de consumo.

#### **4.1.2 A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR**

Passemos à solução da antinomia entre a Convenção de Varsóvia e o Código de Defesa do Consumidor.

A questão que se levanta aqui é se a Constituição Federal tem superioridade frente aos tratados e convenções ratificados pelo Brasil. Isso porque o princípio de proteção ao consumidor, consagrado pela Constituição de 88, choca-se com a disciplina da responsabilidade do transportador aéreo da Convenção de Varsóvia.

---

6 BENJAMIN, Antonio Herman V. O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. *Ajuris*, Porto Alegre, v. 2, p. 499-513, mar. 1998. Edição especial.

Segundo entendimento manifestado pelo Supremo Tribunal Federal no RE nº 80.004/SE, a Constituição sobrepõe-se aos tratados e convenções ratificados pelo Brasil, os quais se integram ao ordenamento jurídico pátrio com a mesma força de leis infraconstitucionais, passando, assim, tratados e convenções, pelo crivo da constitucionalidade das leis.

Se os tratados e convenções não estivessem nesse plano do direito interno, e sim num plano de superlei, isso equivaleria ao engessamento do legislativo do país, o que não encontra respaldo no nosso sistema constitucional<sup>7</sup>. Se assim não fosse, estar-se-ia dando ao tratado não força de lei, mas de restrição constitucional<sup>8</sup>.

Ante a realidade do conflito entre tratados e leis posteriores, estas, por refletirem a vontade última do legislador, devem prevalecer.

Dessa forma, tendo em vista a superioridade do texto constitucional frente aos tratados e convenções, os quais integram o ordenamento jurídico interno como normas infraconstitucionais, a Convenção é incompatível com o regime de defesa e proteção do consumidor instituído pela Constituição, e raciocínio idêntico ao desenvolvido com relação ao conflito entre o CDC e o CBA é de se aplicar em relação à Convenção de Varsóvia.

## 5 JURISPRUDÊNCIA

Quanto à jurisprudência referente ao tema, podemos ver que vários tribunais de justiça, como o do Distrito Federal e Territórios e o do Rio de Janeiro, entre outros, já vinham aplicando o CDC aos contratos de transporte aéreo.

Já no âmbito do STJ, havia alguma divergência jurisprudencial entre a 3ª e 4ª Turmas, as quais formam a 2ª Seção de Direito Privado.

---

7 ALVIM, Eduardo Arruda e JORGE, Flavio Cheim. A responsabilidade civil no Código de Proteção e Defesa do Consumidor e o transporte aéreo, *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 19, p. 144-147, jul./set. 1996.

8 Bernard Schwartz, apud RESEK, José Francisco. *Direito internacional público: curso elementar*. 5. ed. São Paulo : Saraiva, 1995, p. 103-104.

A 3ª Turma decidia no sentido da aplicação do CDC, como no caso do Recurso Especial (REsp) nº 169.000/RJ, Relator Ministro COSTA LEITE (j. 4/4/2000):

“Responsabilidade Civil. Transportador. Limitação de Indenização. Código de Defesa do Consumidor. Convenção de Varsóvia. Editada lei específica, em atenção à Constituição (Art. 5º, XXXII), destinada a tutelar os direitos do consumidor, e mostrando-se irrecusável o reconhecimento da existência de relação de consumo, suas disposições devem prevalecer. Havendo antinomia, o previsto em tratado perde eficácia, prevalecendo a lei interna posterior que se revela com ele incompatível.

Recurso conhecido e não provido.”

A 4ª Turma vinha aplicando os limites da responsabilidade constantes da Convenção de Varsóvia e do CBA. Exemplo disso é o REsp n.135.535/PB, de lavra do Ministro SÁLVIO DE FIGUEIREDO TEIXEIRA (j. 11/4/2000), no qual foi vencido o Ministro RUY ROSADO DE AGUIAR, que aplicava o CDC.

Hoje, entretanto, tal divergência já se encontra superada, o que se observa em decisão recente da 4ª Turma no REsp nº171.506-SP, da relatoria do Ministro RUY ROSADO DE AGUIAR (j. 21/9/2000, DJ 5/3/2001):

“Responsabilidade civil. Transporte aéreo internacional. Extravio de carga. Código de Defesa do Consumidor.

Para a apuração da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional pelo extravio da carga, aplica-se o disposto no Código de Defesa do Consumidor.

Recurso conhecido pela divergência, mas desprovido”.

## **6 CONCLUSÃO**

Em síntese: não existe base razoável para manter disciplina de limitação à indenização introduzida pela Convenção, a qual atenta contra o princípio da igualdade. Não há supedâneo lógico e qualquer razão para privilegiar o

transportador aéreo, criando patente desigualdade entre os contratantes, mediante a prevalência de indenizações irrisórias que, dessa forma, praticamente o exoneram de sua responsabilidade.

Deve, sim, a legislação aeronáutica ser interpretada de forma restritiva e sistemática à luz dos preceitos trazidos pela Constituição Federal e pelo Código de Defesa do Consumidor.

O CDC é lei específica e própria no que se refere à responsabilidade civil nos contratos de transporte aéreo que envolvam relação de consumo, mesmo que, por acaso, ocorra a sobreveniência da nova Convenção de Montreal ou de um novo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Diante do princípio da igualdade, constitucionalmente assegurado, e pelos princípios contidos no Código de Defesa do Consumidor, não há que manter o regime de responsabilidade civil do transportador aéreo dentro dos lindes gizados pela norma positivada hoje vigente.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA

- 1 ALVIM, Eduardo Arruda e JORGE, Flavio Cheim. A responsabilidade civil no Código de Proteção e Defesa do Consumidor e o transporte aéreo, *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 19, p. 144-147, jul./set. 1996.
- 2 AMARAL JUNIOR, Alberto do. A invalidade das cláusulas limitativas de responsabilidade nos contratos de transporte aéreo. *Revista de Direito do Consumidor*, n. 26, p. 9-17, abr./jun. 1998.
- 3 \_\_\_\_\_. O Código de defesa do consumidor e as clausulas de limitação de responsabilidade nos contratos de transporte aéreo nacional e internacional. *Revista dos Tribunais*, São Paulo, v. 88 n. 759, p. 67-75, jan. 1999.
- 4 BELCHIOR, Stélio Bastos. A responsabilidade civil no transporte aéreo. *Revista Forense*, Rio de Janeiro, v. 90, n. 327, p. 307-310, jul./dez. 1994.

- 5 BENJAMIN, Antonio Herman V. O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor, *Ajuris*, Porto Alegre, v. 2, p. 499-513, mar. 1998. Edição especial.
- 6 CARVALHO, Luís Camargo Pinto. O Código do Consumidor e o Direito Aeronáutico. *Revista dos Tribunais*, São Paulo, v. 673, p. 47-49, nov. 1991.
- 7 CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programas de responsabilidade civil*. 1. ed., 2. tir. São Paulo : Malheiros, 1997.
- 8 DIAS, José de Aguiar. *Cláusula de não-indenizar* : chamada cláusula de irresponsabilidade. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1976.
- 9 \_\_\_\_\_. *Da responsabilidade civil*. 10. ed., 2. tir. Rio de Janeiro : Forense, 1995.
- 10 GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade civil*. 5. ed. São Paulo : Saraiva, 1994.
- 11 GRINOVER, Ada Pellegrini *et alli*. *Código Brasileiro de Defesa do Consumidor* : comentado pelos autores do anteprojeto. 6 ed. Rio de Janeiro : Forense Universitária, 1999.
- 12 LACERDA, J. C. Sampaio de. Da responsabilidade contratual no transporte aéreo. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*, Rio de Janeiro, n. 31, p. 81-96, jan./jun. 1973.
- 13 MAPELLI Y LOPEZ, Enrique. El contrato de transporte aereo internacional según el Convenio de Varsovia de 1929 y su Protocolo de Guatemala de 1971. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*, Rio de Janeiro, n. 40, p. 50-56, jan./dez. 1983.
- 14 \_\_\_\_\_. Novos limites de responsabilidade no Transporte aéreo. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*, Rio de Janeiro, nº 29/30, p. 13-19, jan./dez. 1972.

- 15 MARQUES, Claudia Lima. A responsabilidade do transportador aéreo pelo fato do serviço e o Código de Defesa do Consumidor. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 3, p. 155-197, set./dez. 1992.
- 16 \_\_\_\_\_. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor*. 3. ed., São Paulo : Revista dos Tribunais, 1998.
- 17 MOTA, Octanny Silveira da. *Da responsabilidade contratual do transportador aéreo* (anotações em torno dos arts. 83/95 do Código Brasileiro do Ar). São Paulo : Saraiva, Edit. da Universidade de São Paulo, 1966.
- 18 MOURA, Geraldo Bezerra de. *Transporte aéreo e responsabilidade civil*. São Paulo : Aduaneiras, 1992.
19. PACHECO, José da Silva Pacheco. Alguns aspectos jurídicos do transporte aéreo. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*, Rio de Janeiro, n. 40, p. 8-17, jan./dez. 1983.
20. \_\_\_\_\_. *Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica: (Lei n. 7.565, de 19.12.1996)*. 2. ed. Rio de Janeiro : Forense, 1998.
21. \_\_\_\_\_. Da nova convenção sobre o transporte aéreo internacional de 28 de maio de 1999. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*, Rio de Janeiro, n. 79, p. 000-000, mês/mês 2000.
22. PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade civil*. Rio de Janeiro : Forense, 1999.
23. PEREIRA, Guttemberg Rodrigues. Conferência de direito aeronáutico, 10 a 28 de maio de 1999, Montreal, Canadá: Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial*, Rio de Janeiro, [www. sbda.org.br/artigos/confrcia.htm](http://www.sbda.org.br/artigos/confrcia.htm).
24. RESEK, José Francisco. *Direito internacional público: curso elementar*. 5. ed. São Paulo : Saraiva, 1995.

25. STOCO, Rui. *Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial* : doutrina e jurisprudência. 4. ed. São Paulo : Revista dos Tribunais, 1999.
26. \_\_\_\_\_. Responsabilidade civil no transporte aéreo atraso no voo e extravio de bagagem. *Repertório IOB de Jurisprudência* : Civil, Processual Penal e Comercial, n. 18, p. 434-432, 2. quinz./set. 1999.

PÁGINAS DA REDE MUNDIAL DE COMPUTADORES CONSULTADAS (INTERNET):

1. Supremo Tribunal de Justiça: [www.stf.gov.br](http://www.stf.gov.br)
2. Superior Tribunal de Justiça: [www.stj.gov.br](http://www.stj.gov.br)
3. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios: [www.tjdf.gov.br](http://www.tjdf.gov.br)
4. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro: [www.tj.rj.gov.br](http://www.tj.rj.gov.br)
5. Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial: [www.sbda.org.br](http://www.sbda.org.br)

\_\_\_\_\_ • \_\_\_\_\_