

**FACULDADE DOM BOSCO DE PORTO ALEGRE
CURSO DE DIREITO**

VANESSA DE MORAIS AQUERE

O CONTRATO DE FRETAMENTO AÉREO

Porto Alegre
2020

VANESSA DE MORAIS AQUERE

O CONTRATO DE FRETAMENTO AÉREO

Monografia apresentada como Trabalho de Conclusão de Curso de Direito para fins de obtenção do título de Bacharel em Direito, pela Faculdade Dom Bosco de Porto Alegre, RS.

Professor Orientador: Professor Dr. Silvio Javier Battello Calderon

Porto Alegre

2020

FACULDADE DOM BOSCO DE PORTO ALEGRE

Diretor executivo: Prof. Dr. Edson Sidney D'Ávila Júnior

CURSO DE DIREITO

Coordenador: José Nosvitz Pereira de Souza

FICHA CATALOGRÁFICA

AQUERE, Vanessa de Moraes. **O Contrato de Fretamento Aéreo.**
Porto Alegre: Faculdade Dom Bosco de Porto Alegre, 2020, p. 92.

Orientador: Professor Dr. Silvio Javier Battello Calderon
Trabalho de Conclusão de Curso – Faculdade Dom Bosco de
Porto Alegre

Contrato de Fretamento Aéreo. Requisitos de validade.
Inadimplemento contratual. Responsabilidade Civil. Convenções e
Tratados Internacionais.

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC).

Faculdade Dom Bosco de Porto Alegre
Rua Marechal José Inácio da Silva, 355
CEP: 90520-280 - Porto Alegre, RS
Tel: (51) 3361-6700
E-mail: faculdade@dombosco.net

Dedico este trabalho ao meu pai José Salomão Aquere (in memoriam), sua presença foi sentida nesta caminhada, embora hoje não esteja mais aqui para podermos nos abraçar, está sempre presente em meu coração e nos meus pensamentos. Sou feliz e eternamente grata pelo tempo em que vivemos como pai e filha.

Dedico ao meu filho Felipe, que é e sempre será a minha inspiração e minha força para seguir adiante, aja o que houver. A ele meu amor incondicional.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu filho Felipe, meu esposo Anderson e minha mãe Alteniza, por todo o apoio que recebi durante os longos oito anos de graduação, pois sem apoio, definitivamente eu não teria chegado ao fim deste ciclo.

Agradeço a minha família foi peça fundamental para que eu continuasse, me apoiaram desde o início e sempre que precisei souberam o que me dizer e como me ajudar.

Agradeço Felipe por entender todas as vezes que eu não pude estar com ele, porque precisava estudar ou dormir. Te amo!

Agradeço Anderson especialmente, pois foi paciente e afetivo em todas as minhas frustrações e momentos de estresse. Sempre acreditou em mim, até quando eu mesma não acreditava. O apoio dele foi fundamental para que eu chegasse até aqui. Me ajudou em pesquisas acadêmicas, cuidou da casa, do filho, de tudo, para que eu pudesse me dedicar exclusivamente aos estudos.

Foram anos de muito estudo, dedicação, abdicação, angústias, dúvidas, principalmente dúvidas, se eu estava no caminho certo, se realmente valia o preço que eu estava pagando, afinal, abrimos mão de muitas coisas durante a faculdade, porém, eu sempre segui em frente, ainda que muitas vezes pensando que não daria certo, mas lá no fundo, confiante, pois o Direito falava mais alto.

Não posso deixar de mencionar minha gratidão pela Uniair, empresa na qual trabalho há quase 12 anos e que acreditou e investiu em mim, possibilitando que eu estudasse aquilo que mais amo. Serei eternamente grata.

Agradeço aos meus colegas, que estiveram sempre torcendo por mim e me acolheram com muita fraternidade quando cheguei na FDB (Adriane, Lidiane, Angélica, Rosi, entre outros). Agradeço especialmente aqueles que entenderam a minha ausência, mas agradeço também aqueles que não entenderam, pois de alguma forma me incentivaram a não desistir, independente do que eu tivesse que abrir mão.

Agradeço a Ana Cristina Dias Viegas, minha colega que a Faculdade Dom Bosco me presenteou, mas que a vida, me reservara como uma grande amiga, apoiadora, incentivadora, aquela amiga que posso contar para tudo e que vai ser minha sócia.

Agradeço ao Professor Silvio, todo meu carinho e apreço, por ter aceitado me orientar e pelos ensinamentos, conhecimento transmitido, dedicação e parceria, que foi fator determinante para a minha escolha. O professor Silvio foi uma fonte inesgotável de apoio técnico durante todo o processo de TCC 1 e TCC 2, foi exigente, mas porque sabia que eu podia entregar mais, porque acreditava no meu potencial e porque foi o melhor orientador que eu poderia ter escolhido.

Muito obrigada!

“O sucesso nasce do querer, da determinação e persistência em se chegar a um objetivo. Mesmo não atingindo o alvo, quem busca e vence os obstáculos, no mínimo fará coisas admiráveis”.

(José de Alencar).

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo o contrato de fretamento aéreo e as relações jurídicas que deste resultam. Serão analisadas as especificidades de tipo contratual, verificando seu conceito, características, requisitos e condições gerais. O estudo também permite verificar, à luz da jurisprudência nacional, a responsabilidade das empresas de transporte aéreo. São analisadas as regulamentações do contrato de fretamento aéreo no Brasil e no âmbito internacional, estabelecendo-se o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código Civil Brasileiro e o Código de Defesa do Consumidor como base na esfera nacional e as Convenções internacionais como base no âmbito internacional, em especial as Convenções de Varsóvia, Montreal e Chicago, por ser o Brasil país signatário das mesmas. Também se analisam as principais obras doutrinárias sobre o tema e as decisões mais relevantes dos tribunais nacionais relacionadas ao contrato de fretamento aéreo.

Palavras-chaves: Contrato de Fretamento Aéreo. Requisitos de validade. Inadimplemento contratual. Responsabilidade Civil. Convenções e Tratados Internacionais.

ABSTRACT

The present inquiry takes the contract of air freightage as an objective and the legal relations that you gave result. The type especificidades will be analysed contatual, checking his concept, characteristics, requisites and general conditions. The study also allows to check, by the light of the national jurisprudence, the responsibility of the enterprises of air transport. There are analysed the regulations of the contract of air freightage in Brazil and at international level, when there are established the Brazilian Code of Air force, the Brazilian Civil Code and the Code of Defense of the Consumer as base in the national sphere and the international Conveções like base at international level, in special the Conventions of Warsaw, Montreal and Chicago, since Brazil is a country signatory of same. Also the main works are analysed you would write dogmas on the subject and the most relevant decisions of the national courts made a list to the contract of air freightage.

Words-keys: Contract of Air Freightage. Validity requisites. Contractual Inadimplemento. Civil responsibility. Conventions and International Treaties.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Ordem de Missão de Táxi-Aéreo	43
Figura 2 – Ordem de Missão de Remoção Aeromédica	44

LISTA DE SIGLAS

Art. – Artigo

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica

CC – Código Civil Brasileiro

CDC – Código de Defesa do Consumidor

COA – Certificado de Operador Aéreo

CRFB – Constituição Da República Federativa do Brasil

DL – Decreto Lei

EO – Especificações Operativas

GOAG/SPO – Gerência de Operações de Aviação Geral da Superintendência de Padrões Operacionais

IAC – Instrução de Aviação Civil

GTOC – Gerência Técnica de Outorgas e Cadastro

GTRAB – Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro

RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil

STF – Supremo Tribunal Federal

TJRS – Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

1	CONSIDERAÇÕES INICIAIS	14
2	DO FRETAMENTO AÉREO	16
2.1	CONCEITO	16
2.2	CARACTERÍSTICAS	20
2.3	ESPÉCIES	21
3	DIREITO APLICÁVEL	24
3.1	NO ÂMBITO NACIONAL	24
3.2	NO ÂMBITO INTERNACIONAL	27
3.2.1	Convenção de Varsóvia	27
3.2.2	Convenção de Chicago	29
3.2.3	Convenção de Montreal	29
3.3	CONFLITO DE NORMAS	30
4	REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO	34
4.1	REQUISITO DE VALIDADE	35
4.1.1	Em relação ao sujeito	35
4.1.2	Em relação ao objeto	46
4.1.3	Em relação à forma de contratação	48
4.1.4	Dos princípios contratuais aplicáveis	51
5	INADIMPLENTO CONTRATUAL	53
5.1	POR CASO FORTUÍTO OU FORÇA MAIOR	57
5.2	POR CULPA DE TRANSPORTADOR	59
5.3	POR CULPA DO PASSAGEIRO OU DESPACHANTE DA MERCADORIA	61
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	64
	REFERÊNCIAS.....	66

ANEXO A – Modelo de Contrato de Prestação de Serviços de Táxi	
Aéreo	70
ANEXO B – Modelo de Contrato de Prestação de Serviços de	
Transporte Aeromédico	73

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O direito aeronáutico surge logo após a primeira guerra mundial, com o advento de novas regras sobre a atualização do espaço aéreo e convenções internacionais oriundas de conferências mundiais. No entanto, o transporte internacional em grande escala somente se torna realidade depois da Segunda Guerra Mundial, com a possibilidade da utilização de aeronaves cada vez maiores e mais potentes.

No Brasil a aviação comercial iniciou-se em 1927 com a empresa Condor Syndikat, no hidroavião “Atlântico”, ainda com a matrícula alemã D-1012. Em 1º de janeiro desse ano, transportou do Rio de Janeiro para Florianópolis o então Ministro da Viação e Obras Públicas, Vitor Konder e outras pessoas. E em 22 de fevereiro, iniciava-se a primeira linha regular, a chamada “Linha da Lagoa”, entre Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. Em junho de 1927, era fundada a Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG), sendo transferido para a nova empresa o avião “Atlântico”, que recebeu o prefixo nacional P-BAAA¹.

Um dos fatores que levaram a aviação ter um crescimento tão rápido no país foram às péssimas condições de outros meios de transporte e também a própria extensão territorial do Brasil, sendo cada dia mais necessário um meio de transporte mais rápido, eficaz e seguro. Atualmente o setor aéreo brasileiro em geral é um ponto estratégico para a economia nacional, possibilitando a expansão econômica de todas as regiões e um aliado necessário do turismo nacional.

No Brasil, o direito aeronáutico (também denominado de Direito Aéreo) é regulado pelas convenções internacionais, atos internacionais, tratados internacionais, como também pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565/86) e ainda pela legislação complementar, a qual se pode citar o Código Civil Brasileiro (Lei n. 10.406/2002), o Código de Defesa do Consumidor (Lei n. 8.078/1990) e a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (Lei n. 11.182/2005)².

¹ MIRANDA, Maria Bernadete. RODRIGUES, Luiz Eduardo Miranda José. Contrato de Transporte Aéreo – Aplicabilidade do Código Brasileiro de Aeronáutica, do Código Civil e Código de Defesa do Consumidor. **Revista Virtual Direito Brasil**, [S.l.], 2009. Disponível em: <<http://www.direitobrasil.adv.br/artigos/aer.pdf>>. Acesso em: 09 jun. 2020.

² USTÁRROZ, Daniel. **Contratos em Espécie**. São Paulo: Atlas, 2015. E-book. Disponível em: <<https://biblioteca.faculdadedombosco.net:8443/pergamum/biblioteca/index.php>>. Acesso em: 20 jan. 2020.

O Código Brasileiro de Aeronáutica classifica o transporte aéreo regular de passageiros como sendo um serviço público, de forma que o mesmo serviço para ser realizado por empresas privadas, mediante autorização ou concessão prévia. E a partir destas estas autorizações as empresas privadas podem realizar contratos de fretamento aéreo, que é o objeto de presente estudo.

O contrato de fretamento aéreo é, na verdade, figura jurídica complexa e multifacética, com diferenciações e especificidades práticas. Por exemplo, resulta difícil determinar seu âmbito de aplicação, porque o transporte aéreo pode vincular-se a um transporte multimodal ou eventuais conexões terrestres que podem ser consideradas como integrantes do fretamento aéreo. Também resulta complexo analisar as condições gerais aplicáveis à contratação de fretamento aéreo, em virtude de superposição de normas nacionais e internacionais que podem incidir na relação contratual.

Dessa forma, e para levar a efeito a presente pesquisa, o trabalho está dividido em três partes. Num primeiro momento estudaremos o conceito e características básicas do fretamento aéreo. Posteriormente analisaremos os requisitos de validade deste tipo de contratação, e por fim, verificaremos as consequências do inadimplemento contratual e a responsabilidade civil do transportador.

2 DO FRETAMENTO AÉREO

2.1 CONCEITO

O contrato de fretamento aéreo é uma das modalidades de contrato de transporte realizados por esta via. Consoante o Código Civil, o contrato de transporte é aquele em que alguém se obriga, através de retribuição pecuniária, a transportar, de um a outro lugar, pessoas ou coisas (artigo 730, CC). De forma semelhante Fran Martins, quando afirma que *“o contrato de transporte é aquele em que uma pessoa ou empresa se obriga a transportar pessoas ou coisas, de um local para outro, mediante o pagamento de um preço”*³.

Por declinação, o contrato de transporte aéreo é aquele pelo qual uma empresa de navegação aérea se obriga a transportar passageiros, bagagens, cargas, mala postal ou encomendas, até o seu destino, oferecendo um serviço com segurança, presteza e agilidade, mediante o pagamento do preço cobrado. E mais, quando o contrato é realizado por empresa de navegação aérea regular, o mesmo instituto assume a forma de relação de consumo, em virtude da qual o passageiro/consumidor contrata uma empresa de navegação aérea para trasladá-lo de um lugar a outro, em segurança⁴.

Essa relação de consumo se materializa no bilhete de embarque, instrumento em que estão inseridos os direitos e deveres dos passageiros e da companhia aérea, inclusive deve constar regras relativas às alterações que poderão sofrer o voo, reembolso dos valores já pagos e informações sobre as bagagens, dentre outras. O Código Brasileiro de Aeronáutica define o contrato de transporte aéreo da seguinte forma⁵:

³ MARTINS, Fran. **Contratos e Obrigações Comerciais**. Rio de Janeiro: Forense, 2002. p. 195.

⁴ MARTINS, Fran. **Contratos e Obrigações Comerciais**. Rio de Janeiro: Forense, 2002. p. 195.

⁵ BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de Dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm>. Acesso em: 04 abr.2020.

Art. 222. Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.

Parágrafo único: O empresário como transportador, pode ser pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave.

O contrato de transporte aéreo pode ser oferecido por viagens regulares, com datas e horários pré-definidos, o na forma de *fretamento*, como indica o Art. 133 do Código brasileiro de Aeronáutica⁶:

Dá-se o fretamento de transporte aéreo quando uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, mediante o pagamento por este, do frete, a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se ao fretador o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

O fretamento aéreo, em especial para o transporte de pessoas, é também referido como contrato de taxi aéreo. A Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, através da Portaria nº 190, GC-5, define o serviço de fretamento aéreo, como *“transporte aéreo público não-regular, executado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala”*, compreendendo as seguintes operações⁷:

a) Transporte de Passageiros

A operação aérea, que poderá ser realizada para o transporte de até o limite de 30 passageiros em que os horários locais de embarque e desembarque e preço, são negociados especificamente entre a empresa e o usuário ou seu representante legal⁸.

⁶ BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de Dezembro de 1986.** Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm>. Acesso em: 04 abr.2020.

⁷ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características.** Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 05 abr.2020.

⁸ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características.** Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 05 abr.2020.

b) Transporte de cargas

Operação realizada apenas em aeronaves que tenham capacidade máxima de carga de 3400 kg⁹.

c) Transporte de Enfermos

É o fretamento para transportar um paciente, em aeronave devidamente homologada para o transporte de pacientes, na condição de remoção aeromédica, composta com equipamentos médicos fixos ou removíveis, com o devido suporte médico para o atendimento que será prestado durante todo o voo. Está incluso também, o serviço de remoção terrestre que levará o paciente do hospital ou residência de origem até o aeroporto e do aeroporto até o hospital ou residência de destino, atendendo assim, aos requisitos previstos em regulamentação específica da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e do Conselho Federal de Medicina – CFM¹⁰.

d) Voo Panorâmico

Este é o voo no qual são transportados passageiros, e que começa e termina sem pouso, ou seja, é um voo no qual os passageiros não chegam a desembarcar em nenhum ponto, apenas apreciam a vista de cima e depois, retornam ao referido aeroporto ou heliporto de partida¹¹.

⁹ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características.** Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 05 abr.2020.

¹⁰ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características.** Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 05 abr.2020.

¹¹ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características.** Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 05 abr.2020.

e) Ligações Aéreas Sistemáticas

São operações realizadas por empresas de táxi aéreo, com origem e destino especificados no ato da contratação, seja em território nacional ou não, ligando duas ou mais localidades que as linhas comerciais não atendem¹².

f) Lançamento de Paraquedista

Considerado como transporte de passageiros, porém, com características especiais. A realização desta operação requer do piloto em comando e da aeronave, habilitação específica¹³.

g) Transporte Onshore e Offshore:

Consiste no transporte aéreo dos funcionários de empresas exploradoras de petróleo, situadas no continente ou no litoral. Para isso, faz-se necessário a devida habilitação da aeronave para este tipo de operação¹⁴.

Existem algumas diferenças entre o contrato de transporte regular e o contrato de fretamento. No transporte regular, fala-se em transportar com integridade e segurança de um ponto a outro, determinada pessoa ou coisa, enquanto no fretamento aéreo existem outras condições que abrangem maior conforto e exclusividade ao passageiro. Ainda, no fretamento aéreo o contratante está pagando por um serviço exclusivo, pessoal e que consiste no fretamento da aeronave em si, isto é, pelo período determinado da prestação do serviço, a aeronave e a tripulação estarão à inteira disposição do contratante¹⁵.

Além disso, os ocupantes do voo fretado poderão usufruir de todo o conforto disponível a bordo da aeronave, como internet, revistas e jornais, comissária especial e de acordo com a vontade dos passageiros, bebidas variadas e conforme

¹² BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características.** Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 05 abr.2020.

¹³ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características.** Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 05 abr.2020.

¹⁴ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características.** Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 05 abr.2020.

¹⁵ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características.** Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 05 abr.2020.

o gosto pessoal de cada passageiro, e o mais importante e que define bem o fretamento aéreo: a exclusividade e individualização do atendimento, que se dá de forma especial e é totalmente voltado para atender as expectativas de cada cliente em potencial. No fretamento aéreo os ocupantes do voo são, por determinado período, quem detém o direito exclusivo sobre a aeronave, podendo usufruir de tudo que há a bordo.

2.2 CARACTERÍSTICAS

Quando o transporte é feito por fretamento, assume características especiais, tais como:

a) Consensual

Aperfeiçoa-se através do consentimento dos contratantes, ou seja, o transportador se obriga a transportar a coisa ou pessoas, e o remetente, se obriga a pagar o preço. A entrega da carga ou o desembarque do passageiro no destino por si só, caracterizam a conclusão do contrato¹⁶.

b) Formal

Ao menos enquanto a forma de sua comprovação, visto que o fretamento precisa de documento escrito para comprovar a sua existência. Este documento é bilhete da passagem, para transporte de pessoas, ou guia de carga para transporte de coisas¹⁷.

c) De Adesão

O desenvolvimento dos meios de transporte ensejou a realização de contratos em condições bem diferentes das que existiam quando, ainda primitivos, não eram

¹⁶ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

¹⁷ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

explorados comercialmente em grande escala. O transporte, tanto de pessoas como de carga, constitui hoje atividade profissional que se realiza, de regra, sob forma do contrato de adesão¹⁸.

d) Bilateral

Porque gera obrigações e deveres para ambas as partes. Sendo que, apenas o transporte gratuito pode ser considerado unilateral¹⁹.

e) Oneroso

O fretamento é sempre oneroso, uma vez que para ambas as partes existem vantagens e obrigações. No entanto, o transporte admite também a forma gratuita²⁰, inclusive no transporte aéreo. Essa modalidade é geralmente referida no Brasil como transporte de carona²¹.

f) De duração

Visto que o cumprimento da obrigação de transportar não é efetivada em apenas um momento, e sim é prolongado no tempo de forma continuada, pois do início ao final percorre-se um caminho²².

2.3 ESPÉCIES

O fretamento como gênero pode ter diversas espécies, dependendo do objeto do transporte, da forma de locomoção e do âmbito de locomoção, e outros. No que tange ao objeto, e seguindo a diferenciação do Código Civil, podemos distinguir o

¹⁸ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

¹⁹ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

²⁰ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

²¹ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

²² BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

fretamento para transporte de pessoas (artigos 730 a 733, CC) ou para o transporte de coisas (artigo 743 a 756, CC²³).

Em relação à forma da locomoção, o fretamento pode envolver a) transporte exclusivamente aéreo; b) transporte intermodal, que é aquele caracterizado pela utilização de dois ou mais modais de transporte (marítimo, rodoviário, aéreo e ferroviário) em uma mesma solução logística, aplicando-se exclusivamente para o transporte de coisas; c) transporte combinado, semelhante ao anterior, mas aplicável ao transporte de pessoas e carga²⁴.

Ao passo que à relação do transportador com o passageiro, o fretamento pode ser contratual, de fato ou sucessivo. Considera-se contratual aquele contrato de transporte que se negocia e perfectibiliza por contrato escrito, podendo este ser assinado pela empresa aérea diretamente com o passageiro, com o expedidor ou até mesmo com um procurador. Já o transportador de fato é aquele que executa o contrato firmado, e que, de fato, realiza o transporte do objeto ou do passageiro, conforme preconiza o código Brasileiro de Aeronáutica²⁵:

Art. 225. Considera-se transportador de fato o que realiza todo o transporte ou parte dele, presumidamente autorizado pelo transportador contratual e sem se confundir com ele ou com o transportador sucessivo.

O dispositivo legal é importante, porque se o passageiro sofrer danos durante o transporte, à responsabilidade recai sobre o transportador contratual e o transportador de fato, pois ambos respondem solidariamente ainda que dentro dos limites das suas atuações²⁶.

²³ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

²⁴ SIQUEIRA, Isadora Coffani dos Santos de. Modais de Transporte. **Revista Porto Gente**, [S.l.], 01/01/2016. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/74189-modais-de-transporte>>. Acesso em: 06 abr. 2020.

²⁵ BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de Dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm>. Acesso em: 04 abr.2020.

²⁶ BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de Dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm>. Acesso em: 04 abr.2020.

Quanto ao transportador sucessivo, classificamos assim aquele que faz parte de uma ordem sucessiva de transportadores que irão trabalhar em parte no transporte dos passageiros ou do objeto. Sobre o transporte sucessivo, o artigo 30 da Convenção de Varsóvia dispõe²⁷:

Art. 30. (...)

1. Se for iniciada uma ação contra um preposto do transportador, por danos a que se refere a presente Convenção, este preposto, se provar que atuava no exercício de suas funções, poderá amparar-se nas condições e nos limites de responsabilidade que podem ser invocados pelo transportador, em virtude da presente Convenção;
2. O montante total das indenizações ressarcíveis pelo transportador e por seus prepostos, neste caso, não excederá de tais limites.

Por fim, e dependendo do local de partida e de chegada, o fretamento pode ser considerado nacional, regional (países vizinhos) ou internacional. Estas espécies são muito importantes para verificar o direito aplicável, e por tanto, serão analisadas de forma mais detalhada a continuação²⁸.

²⁷ BRASIL. **Decreto n. 5.910, de 27 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/D5910.htm> Acesso em: 08 abr.2020.

²⁸ BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de Dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm>. Acesso em: 04 abr.2020.

3 DIREITO APLICÁVEL

O fretamento aéreo possui uma regulamentação jurídica complexa. Aplicam-se normas internacionais, federais, estaduais e inclusive municipais, estas últimas relacionadas a alvarás e licenças locais de funcionamento. E para poder entender melhor essa diversidade normativa, analisaremos as principais disposições do direito nacional e internacional²⁹.

No Brasil, o Código de Defesa do Consumidor possui status constitucional, com base no artigo 5º, *caput*, inciso XXXII, CF/1988³⁰, porém, o referido código não é a única fonte legal que trata sobre as relações consumeiras. Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade (artigo 7º, *caput*, CDC)³¹. Por outro lado, existem as normas especiais relativas ao transporte aéreo internacional, cujos dispositivos estão previstos nas convenções e tratados internacionais, como a Convenção de Varsóvia, a Convenção de Montreal, o Código Brasileiro de Aeronáutica.

3.1 NO ÂMBITO NACIONAL

Há diversas normas nacionais que regulamentam o fretamento aéreo. A mais importante é o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565/1986); seguido pelas normas do contrato de transporte do Código Civil, aplicável em tudo que o Código Brasileiro de Aeronáutica for omissivo, e o Código de Defesa do Consumidor, que

²⁹ BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de Dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm>. Acesso em: 08 abr.2020.

³⁰ Assim traz a redação do artigo 5º, inciso XXXII: “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: XXXII O Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”. BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 08 abr.2020.

³¹ BRASIL. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>. Acesso em: 08 abr.2020.

auxilia na tutela dos direitos dos passageiros (consumidores) frente às empresas de navegação aérea³².

No que tange aos direitos e deveres das partes no contrato de fretamento, devemos ter bem claro que o Código de Defesa do Consumidor veio para aclarar as leis e harmonizar as relações entre a empresa aérea (fornecedor) e o passageiro (consumidor), considerando que se trata de norma de ordem pública e interesse social, nos termos de seu artigo 1º do CDC³³. E a partir da entrada em vigor do Código de Defesa do Consumidor, houve uma grande mudança no ordenamento jurídico brasileiro vigente, de forma que nos levou a pensar mais detalhadamente sobre a legislação e a sua aplicabilidade³⁴.

Nas palavras de Nery Junior “o Código de Defesa do Consumidor é um microsistema de direito das relações de consumo, cuja tendência é ganhar autonomia dentro da ciência do direito, superada a divisão clássica de todas já conhecida, ou seja, o Direito do Consumidor é um ramo totalmente a parte dos demais, de forma que deve ser tratado como tal³⁵.”

No caso de haver uma demanda judicial envolvendo consumidor e fornecedor brasileiro, especificamente em se tratando de serviço de fretamento aéreo, o nosso ordenamento jurídico prevê que existe uma relação de consumo, podendo ambas as partes se dispor do Código de Defesa do Consumidor como um dos mecanismos para a resolução do conflito³⁶.

³² BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Serviços Aéreos Públicos**. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/servicos-aereos-publicos>>. Acesso em 09.abr.2020.

³³ BRASIL. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>. Acesso em: 09 abr.2020

³⁴ OLIVEIRA, Alexsandro Gomes de. O Código de Defesa do Consumidor e os contratos bancários. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 14, n. 2040, 31/01/ 2009. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/12283/o-codigo-de-defesa-do-consumidor-e-os-contratos-bancarios>>. Acesso em: 09 abr.2020.

³⁵ NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria de Andrade. **Código Civil Comentado**. 8. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011. p. 182.

³⁶ NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria de Andrade. **Código Civil Comentado**. 8. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011. p. 182.

A jurisprudência nacional é pacífica ao aceitar a relação de consumo em casos de transporte aéreo e fretamento, como demonstra exemplificativamente a ementa a seguir, do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul³⁷:

RECURSO INOMIANDO. CONSUMIDOR. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. VIAGEM INTERNACIONAL. ATRASO NOS VOOS DE IDA E VOLTA. CHEGADA AO DESTINO FINAL COM ATRASO DE 24 HORAS. EXTRAVIO TEMPORÁRIO DE BAGAGENS POR PERÍODO SUPERIOR A 48 HORAS. DANOS MORAIS CONFIGURADOS. ABALO AOS ATRIBUTOS DA PERSONALIDADE DA AUTORA. QUANTUM INDENITÁRIO MANTIDO. SENTENÇA MANTIDA PELOS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS. RECURSO IMPROVIDO. 1. Narra à autora que adquiriu passagens aéreas junto à demandada para viagem de defesa de dissertação em mestrado na cidade de Porto/POR. Alega que os voos de ida e volta sofreram atrasos de 24 horas cada um. Aduz que suas bagagens foram extraviadas por período superior a 48 horas. Postula indenização por danos materiais e morais. 2. Sentença que julgou parcialmente procedente a ação, para o fim de condenar a ré ao pagamento de R\$ 5.000,00 a título de danos morais e a restituição à autora de R\$ 147,85 por danos materiais. 3. Analisando o conjunto probatório, verifica-se que a autora comprovou fato constitutivo de seu direito, consoante documentos acostados às fls. 28/54, ônus que lhe incumbia, nos termos do art. 373, I, do CPC. 4. Com efeito, trata-se de relação regulada pelas normas consumeristas, constando às partes, respectivamente, a caracterização de consumidor e fornecedor, nos termos dos arts. 2º e 3º do Código de Defesa do Consumidor. 5. Cumpre ressaltar a empresa ré demorou para prestar assistência à autora por mais de 04 horas, sendo que a mesma ingressou no hotel somente após as 23 horas (horário de chegada 18h35min). 6. Em que pese a recorrente sustente os atrasos dos voos, em razão de intenso tráfego aéreo e condições climáticas, não fez prova de que adotou as medidas necessárias para evitar o dano, tampouco produziu prova neste sentido, assim, não se desincumbiu do ônus probatório que lhe competia, a teor do art. 373, II, do CPC. 7. Ademais, o argumento da ré de intensidade do tráfego aéreo e restrições operacionais do aeroporto não fundamenta o atraso excessivo para que fosse disponibilizado outro voo. 8. Com relação à verba indenizatória fixada, esta Turma Recursal adota o entendimento de que devem ser reformadas apenas as indenizações fixadas em valores ínfimos ou exagerados, a fim de prestigiar as decisões dos Juizados e proteger o sistema. No caso em análise, a indenização foi arbitrada levando em conta as particularidades do caso concreto, não havendo demonstração de equívoco na análise de fatos e provas. 9. Dessa forma, não merece prosperar o pedido para redução do valor fixado a título de indenização por danos morais, que foi corretamente arbitrado na quantia de R\$ 5.000,00.

³⁷ RIO GRANDE DO SUL. **Recurso Inominado n. 71009153446**. Desembargador Relator Ministro Fabio Vieira Heerdt. Santo Augusto, 13/02/2020. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 10 abr.2020.

10. Destarte, a sentença atacada merece ser confirmada por seus próprios fundamentos, nos termos do art. 46, da Lei nº 9.099/95. RECURSO IMPROVIDO. (Recurso Cível, Nº 71009153446, Terceira Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Fabio Vieira Heerdt, Julgado em: 13-02-2020).

Neste caso, podemos verificar que o magistrado deferiu parecer favorável à parte autora, com base nos termos dos artigos 2º e 3º do Código de Defesa do Consumidor, por assim entender se tratar de uma relação de consumo. Todavia, e como antes referido, não podemos ficar presos apenas ao Código de Defesa do Consumidor, uma vez que nosso ordenamento jurídico se utiliza de outras fontes normativas, como o Código Civil, o Código Brasileiro de Aeronáutica, as resoluções operativas da Agência Nacional de Aviação Civil, em especial outras normas internacionais, que veremos a seguir³⁸.

3.2 NO ÂMBITO INTERNACIONAL

A priori, cabe mencionar que o direito aeronáutico teve ascensão ao final da primeira guerra mundial, com a formação de novos institutos internacionais e assim, surgem diversos tratados e convenções internacionais aplicáveis aos contratos de transporte e fretamento internacional. Entre tantos, existem três que são fundamentais e de aplicação no direito brasileiro: as convenções de Varsóvia, Chicago e Montreal³⁹.

3.2.1 A Convenção de Varsóvia

Em meados do ano de 1929, na Polônia, foi assinada a Convenção de Varsóvia, que visava à unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo

³⁸ CARREIRA, Tatiana Scaranello. Transporte Aéreo Internacional: evolução através das Convenções Internacionais. [S.l], 31.01.2016. Disponível em: <<https://www.aprovaconcursos.com.br/noticias/2016/01/31/transporte-aereo-internacional-evolucao-atraves-das-convencoes-internacionais/>>. Acesso em: 20 mai. 2020. Blog: Aprova Concursos

³⁹ CARREIRA, Tatiana Scaranello. Transporte Aéreo Internacional: evolução através das Convenções Internacionais. [S.l], 31.01.2016. Disponível em: <<https://www.aprovaconcursos.com.br/noticias/2016/01/31/transporte-aereo-internacional-evolucao-atraves-das-convencoes-internacionais/>>. Acesso em: 20 mai. 2020. Blog: Aprova Concursos

internacional, que entraram em vigor em 13 de fevereiro de 1933. Sobre seu âmbito de aplicação, aduz seu art. 1º da Convenção de Varsóvia⁴⁰:

Art. 1. A presente Convenção se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração. Aplica-se igualmente ao transporte gratuito efetuado em aeronaves, por uma empresa de transporte aéreo.

Também conhecida como “Sistema de Varsóvia”, esta Convenção Internacional tratou sobre as responsabilidades atribuídas ao transportador aéreo, nos casos em que ocorressem sinistros ou algum descumprimento em cláusulas do contrato, objetivando a unificação das normas internas dos países signatários. Para esta Convenção, o conceito de transporte aéreo, era aquele no qual o local de partida e o de chegada, eram países diferentes, porém, ambos signatários da mesma Convenção, ou até, de apenas um país, desde que houvesse escala em país que não fosse signatário⁴¹.

A referida Convenção foi revogada pela Convenção de Montreal, que surgiu com a preocupação da segurança nas operações aéreas, e também em relação à manutenção de aeronaves. O Brasil é Estado parte das duas Convenções, todavia, o Supremo Tribunal de Justiça, ao analisar muitos julgados, entende pela não aplicação destes dispositivos internacionais em casos de má prestação dos serviços, por parte da empresa aérea, nos voos internacionais, mas sim, a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor⁴².

Esta convenção foi um marco histórico para aquela época, pois ela definiu e uniformizou em escala mundial, as regras relativas à responsabilidade civil no

⁴⁰ BRASIL. **Decreto n. 5.910, de 27 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/D5910.htm> Acesso em: 08 abr.2020.

⁴¹ CARREIRA, Tatiana Scaranello. Transporte Aéreo Internacional: evolução através das Convenções Internacionais. [S.l.], 31.01.2016. Disponível em: <<https://www.aprovaconcursos.com.br/noticias/2016/01/31/transporte-aereo-internacional-evolucao-atraves-das-convencoes-internacionais/>>. Acesso em: 20 mai. 2020. Blog: Aprova Concursos.

⁴² CARREIRA, Tatiana Scaranello. Transporte Aéreo Internacional: evolução através das Convenções Internacionais. [S.l.], 31.01.2016. Disponível em: <<https://www.aprovaconcursos.com.br/noticias/2016/01/31/transporte-aereo-internacional-evolucao-atraves-das-convencoes-internacionais/>>. Acesso em: 20 mai. 2020. Blog: Aprova Concursos

transporte aéreo internacional. Esta Convenção foi internalizada ao Direito Brasileiro pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006⁴³.

3.2.2 Convenção de Chicago

A Convenção de Chicago foi conhecida também como a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, a qual foi concluída em 07 de dezembro de 1944, ratificada em 26 de março de 1946 e promulgada em 27 de agosto de 1946 através do Decreto-Lei nº 21.713. A Convenção de Chicago foi o tratado que estabeleceu a organização da aviação civil internacional, conhecida pela sigla (ICAO), como agência especializada da ONU para coordenar e regular o transporte aéreo internacional. Nesta convenção temos uma particularidade, ela foi revisada por oito vezes, nos anos de 1959, 1963, 1969, 1975, 1980, 1997, 2000 e 2006⁴⁴.

3.2.3 Convenção de Montreal

A Convenção de Montreal realizada pela OACI no período de 10 a 28 de maio de 1999, teve a participação de 118 Estados. Neste ato foram examinados os projetos preparados pelo Comitê Jurídico da Organização da Aviação Civil Internacional e pelo grupo especial e sobre a modernização do sistema de Varsóvia, após, foi deliberada a adoção da Convenção para a Unificação de certas regras sobre o transporte aéreo internacional⁴⁵.

⁴³ BRASIL. **Decreto n. 5.910, de 27 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. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/D5910.htm> Acesso em: 08 abr.2020.

⁴⁴ BRASIL. **Decreto Lei n. 21.713, de 27 de agosto, de 1946**. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm>. Acesso em: 08 abr.2020.

⁴⁵ BRASIL. **Decreto Lei nº 5.910, de 27 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm>. Acesso em: 08 abr.2020.

3.3 CONFLITO DE NORMAS

A pluralidade de normas aplicáveis ao transporte aéreo pode levar a conflitos de leis aplicáveis ao caso em concreto, em especial pelo conflito que pode existir entre as normas nacionais e internacionais. Nos casos em que houver conflito em voos domésticos, ditos voos nacionais, prevalecerão às leis brasileiras, sobretudo pela vigência do Código de Defesa do Consumidor, com predominância sobre as normas do Código Civil ou CBA.

Desta forma, a regra de que a norma geral não afasta a aplicabilidade da lei especial não é absoluta, uma vez que ela pode sim ser afastada, desde que claro tenha sido o intuito do legislador, sem dúvida alguma esse é o caso do Código de Defesa do Consumidor, que após a sua entrada em vigor, passou a regular todas as relações de consumo, inclusive as decorrentes de contrato de fretamento aéreo. Nesse sentido, Carlos Roberto Gonçalves afirma⁴⁶:

De pronto, percebe-se que, tratando-se de relações de consumo, as normas de natureza privada e em leis esparsas deixam de ser aplicadas. O mencionado Código retira da legislação civil, bem como de outras áreas de direito, a regulamentação das atividades humanas relacionadas com o consumo, criando uma série de princípios e regras em que se sobressai não mais a igualdade formal das partes, mas a vulnerabilidade do consumidor, que deve ser protegido.

Por outra parte, e existindo conflitos de leis entre normas internas e internacionais, os tribunais nacionais aplicam majoritariamente as leis brasileiras. Entretanto, o Supremo Tribunal Federal decidiu que em caso de conflito do Código de Defesa do Consumidor com Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil, estas últimas devem prevalecer sobre o primeiro⁴⁷.

Contudo, importante saber que esta decisão apenas valerá para voos com destino ao exterior, ou seja, sendo um consumidor brasileiro e uma empresa prestadora de serviços também brasileira, mas com voo internacional. Assim,

⁴⁶ GONÇALVES, Carlos Roberto **Direito Civil: Direito das Obrigações**. v. 6. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2018. p. 178.

⁴⁷ GONÇALVES, Carlos Roberto **Direito Civil: Direito das Obrigações**. v. 6. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2018. p. 178.

prevalecerá as Convenções Internacionais das quais o Brasil é signatário. Neste sentido, podemos apreciar os julgamentos do STF que ensejaram esta decisão⁴⁸:

O Tribunal, apreciando o tema 210 da repercussão geral, por maioria e nos termos do voto do Relator, vencidos os Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello, deu provimento ao recurso extraordinário, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido no art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Em seguida, o Tribunal fixou a seguinte tese: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor", vencido o Ministro Marco Aurélio. Não votou o Ministro Alexandre de Moraes, por suceder o Ministro Teori Zavascki, que votara em assentada anterior. Presidiu o julgamento a Ministra Cármen Lúcia Antunes Rocha. Plenário, 25.5.2017.

Nos casos de responsabilidade civil por acidente aéreo em voos internacionais, assunto tratado por diversos dispositivos legais, dentre eles o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), a Convenção de Montreal, o Código de Defesa do Consumidor, a Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB/1988), e o próprio Código Civil, têm sido majoritariamente aplicadas a Convenção de Montreal, quanto aos voos domésticos, tem-se aplicado o Código de Defesa do Consumidor. Assim, o Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul têm mantido esse entendimento⁴⁹:

APELAÇÃO CÍVEL. TRANSPORTE AÉREO. AÇÃO INDENIZATÓRIA. Hipótese em que a parte autora logrou demonstrar os danos materiais sofridos. Dever de ressarcimento configurado. Voo doméstico. Não imitação do quantum às previsões da Convenção de Montreal. Termo inicial dos juros moratórios adequado de ofício. Danos morais devidos em virtude do abalo moral gerado pelo extravio da bagagem. Valor indenizatório mantido. Montante fixado a título de verba honorária majorado. Inteligência do art. 85, § 11, do Código de Processo Civil. APELAÇÃO DESPROVIDA. (Apelação Cível Nº 70076097906, Décima Primeira Câmara Cível,

⁴⁸ RIO DE JANEIRO. **Recurso Extraordinário**: RE n. 636331. Desembargadora Relatora Ministra Cármen Lúcia Antunes Rocha, Rio de Janeiro, 25/05/2017. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4040813>>. Acesso em: 10 de março de 2020.

⁴⁹ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado. **Apelação Cível n. 70076097906**. Desembargador Relator Ministro Antônio Maria Rodrigues de Freitas Iserhard, Santo Angelo, 31 de janeiro de 2018. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 11 abr. 2020.

Tribunal de Justiça do RS, Relator: Antônio Maria Rodrigues de Freitas Iserhard, Julgado em 31/01/2018).

Em relação à aplicabilidade e hierarquia entre as Convenções Internacionais, a Convenção de Montreal tornou-se norma especial e revogou tacitamente diversos dispositivos da Convenção de Varsóvia, em especial sobre os limites para a aplicação de indenizações no âmbito internacional, com relação a extravio de bagagem, atrasos em voos, avaria em bagagens, dentre outros⁵⁰.

Interessante observar, que durante vários anos a justiça brasileira entendia que, independentemente da Convenção de Montreal, deveria se sobrepor o Código de Defesa do Consumidor, que para o consumidor, de fato, era mais vantajoso, pois possibilitava a uma indenização mais completa, onde não havia um valor pré-fixado e ou limitado, uma vez que era de responsabilidade do passageiro enquanto consumidor, comprovar o prejuízo financeiro por ele sofrido. Nesta época, eram mais beneficiados os passageiros do que as empresas aéreas. Com o passar dos anos, passou-se a analisar a antinomia das leis para cada caso concreto, como ocorre em toda situação de interpretação de leis, cuidando para não afetar ou prejudicar a legislação em vigor, mas procurando solucionar os conflitos⁵¹.

A lei máxima do sistema jurídico de cada país é a Constituição Federal, no artigo 5º, XXXIV da Constituição da República Federativa do Brasil, no qual houve a inclusão de direitos fundamentais, entre eles, a proteção do consumidor, e o disposto do artigo 170, V⁵², da Constituição Federal, o qual determina a defesa do consumidor como princípio de ordem econômica⁵³.

⁵⁰ VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil: Obrigações e Responsabilidade civil**. 17. ed. São Paulo: Atlas, 2017. p. 661.

⁵¹ VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil: Obrigações e responsabilidade civil**. 17. ed. São Paulo: Atlas, 2017. p. 66-662.

⁵² Assim traz a redação do artigo 170, inciso V: “Art.170 (...) V defesa do consumidor”. BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 12 jun. 2020.

⁵³ MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de Direito Civil: Obrigações**. São Paulo: Saraiva, 1956. p. 39.

Ademais, o conflito normativo que existe entre o Código de Defesa do Consumidor e as Convenções Internacionais de Varsóvia e Montreal merece especial atenção, uma vez que as referidas convenções, tendo sido internalizadas pelo processo tradicional, adquiriram status de lei ordinária, de maneira que se assemelham ao Código de Defesa do Consumidor. Desta forma, deve-se ter atenção para os requisitos de resolução de antinomias entre normas equivalentes. Verifica-se que o Código de Defesa do Consumidor dispõe sobre as relações de consumo, tendo o referido Código entrado em vigor em 1991, enquanto que as Convenções de Varsóvia e Montreal dispõe especificamente sobre consumo no meio aeronáutico em relação a voos internacionais. Assim, pode-se dizer que os tratados internacionais constituem normas especiais com mesmo status do Código de Defesa do Consumidor⁵⁴.

Por fim, e com base ao próprio dispositivo da Constituição Federal, podemos afirmar que em se tratando de transporte internacional, o Brasil deve seguir às Convenções Internacionais, regularmente inseridas no sistema jurídico do Brasil, pois se trata de norma constitucional. Desta maneira, como o Brasil é signatário das Convenções de Varsóvia e Montreal, e ambos constam internalizados em nosso ordenamento jurídico, conclui-se que os mesmos devem ser aplicados ao que se refere aos casos de transporte aéreo internacional, entendimento este que está preconizado pelo texto constitucional, por outro lado, nos casos de voos domésticos, deverá ser aplicado o Código de Defesa do Consumidor⁵⁵.

⁵⁴ CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010. p. 335.

⁵⁵ CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010. p. 335-336.

4 REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

O fretamento aéreo é extremamente importante atualmente, justamente por sua praticidade na locomoção, o que facilita demais a vida das pessoas que precisam ir e vir de forma mais rápida. Este tipo de contrato possui características próprias e bastante específicas, tudo para garantir o bom funcionamento da aviação civil. Para que uma empresa aérea obtenha autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para prestar serviços, faz-se necessário que ela preencha uma série de requisitos, e depois disso, ainda precisa da outorga de autorização para que possa iniciar suas operações. Podemos citar como um destes requisitos o disposto no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 45, onde diz que todas as aeronaves (aviões ou helicópteros) que oferecem o serviço de Táxi Aéreo, possuam próximo à porta principal de entrada dos passageiros a expressão Táxi-Aéreo de forma bem visível⁵⁶.

Podemos verificar através dos manuais gerais, instruções suplementares e operativos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que as empresas aéreas precisam estar adequadas a esta Agência, de modo que a ANAC orienta as empresas de transporte aéreo sobre o passo a passo a ser seguido, atendendo aos requisitos e chegando a obtenção da outorga de autorização. Por conseguinte, a Instrução Suplementar nº 119-000, Revisão A da ANAC, é o meio utilizado no encaminhamento das empresas do setor aéreo, em conformidade com as regras do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC)⁵⁷.

⁵⁶ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Regulamento Brasileiro da Aviação Civil. RBAC nº 45, emenda nº 01:** Marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula. Disponível em: <file:///C:/Users/srtaa/Downloads/RBAC%2045.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2020.

⁵⁷ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Regulamento Brasileiro da Aviação Civil. RBAC nº 45, emenda nº 01:** Marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula. Disponível em: <file:///C:/Users/srtaa/Downloads/RBAC%2045.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2020.

4.1 REQUISITO DE VALIDADE

Para poder expor de forma mais clara os diversos requisitos do fretamento começamos analisando os requisitos do artigo 104 do Código Civil, que dispõe sobre a validade do negócio⁵⁸:

Art. 104. A validade do negócio jurídico requer:

- I agente capaz;
- II objeto lícito, possível, determinado ou determinável;
- III forma prescrita ou não defesa em lei.

Assim, sobre os requisitos de validade do negócio jurídico, deve-se sempre atentar aos elementos que são essenciais a todos os negócios jurídicos, inclusive o fretamento aéreo. Caso não sejam respeitados os requisitos do negócio jurídico, o mesmo poderá ser invalidado, de maneira que não produzirá efeitos jurídicos e conseqüentemente será nulo ou anulável⁵⁹.

4.1.1 Em Relação ao Sujeito

No que diz respeito à contratação de táxi aéreo, é preciso verificar se a empresa possui autorização da Agência Nacional de Aviação Civil para funcionamento, isto requer que a empresa esteja em conformidade com os requisitos e exigências impostos pela ANAC, assim, estará esta credenciada e autorizada a prestar os serviços de forma legal e regular⁶⁰.

Antes de requerer autorização, o transportador precisa estar enquadrado como empresário, seja pessoa jurídica ou pessoa física, deve ter organizada a atividade econômica de prestação de serviços de transporte aéreo, a fim de cumprir

⁵⁸ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

⁵⁹ VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil: Obrigações e responsabilidade civil.** 17. ed. São Paulo: Atlas, 2017. p. 66-662.

⁶⁰ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características.** Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 06 abr. 2020.

de forma satisfatória suas obrigações contratuais, respeitando sempre os direitos da outra parte. Importante dizer que sem a organização empresarial que forneça adequado suporte operacional e econômico, nenhuma empresa está apta a atender as obrigações e responsabilidades que são impostas pela legislação vigente aos transportadores⁶¹.

Ao contratar uma empresa de transporte aéreo é essencial que o usuário se certifique de que a empresa é autorizada pela ANAC a prestar o serviço, para isso, o contratante tem a sua disposição o portal da agência reguladora através do sistema de consulta de empresas aéreas⁶².

Para a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o processo de constituição de uma empresa aérea regular, deve seguir todas as normas e padrões internacionais que sejam adotados pelo Brasil. O referido processo é constituído por duas fases e requer um prazo de até um ano para ser concluído. O proponente a obter a licença, deverá apresentar toda a documentação exigida pela ANAC, de forma satisfatória, para que tenha atendida a sua solicitação através da análise técnica feita por esta agência⁶³.

A primeira fase é a constituição jurídica da empresa, momento em que o proponente apresenta todos os documentos requisitados, como atos constitutivos da empresa, capital social, o plano básico de linhas que serão voadas, entre outros. A ANAC com posse destes documentos iniciará um estudo técnico dos mesmos⁶⁴.

Na segunda fase, a qual é chamada fase da verificação das condições para operar, tem-se a homologação técnica, ou seja, o proponente nesta fase deverá

⁶¹ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Empresas aéreas – consultas**. Disponível em: <<https://sistemas.anac.gov.br/sas/empresasaereas/view/frmEmpresas.aspx>>. Acesso em: 15 abr. 2020.

⁶² BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Empresas aéreas – consultas**. Disponível em: <<https://sistemas.anac.gov.br/sas/empresasaereas/view/frmEmpresas.aspx>>. Acesso em: 15 abr. 2020.

⁶³ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Empresas aéreas – consultas**. Disponível em: <<https://sistemas.anac.gov.br/sas/empresasaereas/view/frmEmpresas.aspx>>. Acesso em: 15 abr. 2020.

⁶⁴ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Empresas aéreas – consultas**. Disponível em: <<https://sistemas.anac.gov.br/sas/empresasaereas/view/frmEmpresas.aspx>>. Acesso em: 15 abr. 2020.

apresentar um conjunto de manuais contendo aspectos ligados à área operacional, de manutenção, de segurança de voo, entre outros, os quais serão devidamente analisados pela ANAC, esperando-se a sua aceitação. Após isso, caberá à empresa proponente apresentar a efetiva capacidade de executar todos os requisitos regulamentares que constam em seus respectivos manuais⁶⁵.

Havendo a empresa comprovado junto à ANAC que é capaz de atender a todos os requisitos já mencionados e exigidos por esta, será emitida a concessão do Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA). Desta forma, a empresa aérea estará apta a iniciar suas atividades comerciais⁶⁶.

A complexidade exigida nos procedimentos necessários à homologação de uma empresa aérea, não se dá apenas por questões burocráticas sem fundamento, e sim pela responsabilidade que a agência reguladora tem perante os usuários de transporte aéreo no Brasil e fora dele. Havendo algum tipo de dúvida durante este processo, a empresa deverá buscar auxílio junto a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por se tratar de um processo complexo, implicam em várias etapas, as quais em relação ao processo de Certificação Operacional são a reunião de orientação prévia (ROP), a verificação preliminar de documentação, a análise e aprovação da documentação, as verificações e inspeções e a emissão de certificados. Todas as etapas estão dispostas no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 135 de 01 de novembro de 2019⁶⁷.

Após a efetiva conclusão das fases anteriores, o registro das aeronaves deverá ser realizado junto à Gerência Técnica do Registro Aeronáutico Brasileiro –

⁶⁵ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Empresas aéreas – consultas**. Disponível em: <<https://sistemas.anac.gov.br/sas/empresasaereas/view/frmEmpresas.aspx>>. Acesso em: 15 abr. 2020.

⁶⁶ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Regulamento Brasileiro de Aviação Civil. RBAC nº 135, emenda nº 7**: Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-135/@@display-file/arquivo_norma/RBAC135EMD07.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2020.

⁶⁷ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Regulamento Brasileiro de Aviação Civil. RBAC nº 135, emenda nº 7**: Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-135/@@display-file/arquivo_norma/RBAC135EMD07.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2020.

GTRAB. Com a devida conclusão do processo de Certificação Operacional, a empresa estará habilitada a solicitar sua outorga de autorização para iniciar suas operações aéreas, e é neste momento em que serão verificados os requisitos jurídicos previstos pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, para que a empresa consiga a autorização para iniciar a prestação de serviços aéreos⁶⁸.

Assim, para a obtenção da outorga da autorização para operar serviços aéreos na modalidade de transporte aéreo, a empresa já deverá ser operadora de aeronave em situação regular, ou seja, aeronavegável e compatível com o serviço aéreo que será prestado, além de obter o Certificado de Operador Aéreo em situação regular. Pois do contrário, não tendo a empresa o certificado de operador regular, esta é considerada empresa clandestina⁶⁹.

O processo de outorga da autorização para operar é regulamentado pela Resolução ANAC nº 377, de 15 de março de 2016 e a Portaria nº 616/SAS, de 16 de março de 2016, tendo como responsável a Gerência Técnica de Outorgas e Cadastro – GTOC, da Gerência de Padrões Operacionais, na Superintendência de Padrões Operacionais – SPO. O art. 4 Resolução ANAC nº 377 dispõe⁷⁰:

- Art. 4º Para a exploração de serviço aéreo público, o interessado deve:
- I Obter prévia aprovação de seu ato constitutivo e/ou modificação junto à ANAC e comprovar seu arquivamento no Registro do Comércio;

⁶⁸ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 377 de 15 de março de 2016.** Regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras e dá outras providências. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-377-15-03-2016/@_@display-file/arquivo_norma/RA2016-0377%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2019-0514.pdf>. Acesso em: 02 mai.2020.

⁶⁹ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 377 de 15 de março de 2016.** Regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras e dá outras providências. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-377-15-03-2016/@_@display-file/arquivo_norma/RA2016-0377%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2019-0514.pdf>. Acesso em: 02 mai.2020.

⁷⁰ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 377 de 15 de março de 2016.** Regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras e dá outras providências. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-377-15-03-2016/@_@display-file/arquivo_norma/RA2016-0377%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2019-0514.pdf>. Acesso em: 02 mai.2020.

- II Concluir o processo de homologação e certificação, quando exigível, de acordo com os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil - RBAC e Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica - RBHA aplicáveis; e
- III Obter outorga de concessão ou de autorização, conforme aplicável.

Parágrafo único. A exploração do serviço aéreo público só pode ser iniciada após a conclusão de todas as fases descritas neste artigo.

Para a outorga da concessão ou autorização de serviço aéreo público, a mesma resolução n. 377 nos demonstra que a empresa deverá comprovar sua regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista, conforme o exposto⁷¹:

Art. 11 Para a outorga da concessão ou da autorização para explorar serviços aéreos públicos, a empresa deverá comprovar sua regularidade fiscal, previdenciária e trabalhista. (Redação dada pela Resolução nº 490, de 28.08.2018)

§ 1º Comprovar a regularidade: (Redação dada pela Resolução nº 490, de 28.08.2018)

a) número de inscrição no CNPJ; (Redação dada pela Resolução nº 490, de 28.08.2018)

b) manutenção da regularidade para com a Fazenda Nacional, sendo esta regularidade confirmada mediante certidão conjunta emitida pela Secretaria de Receita Federal do Brasil - RFB e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional - PGFN, que abrange a situação do sujeito passivo no âmbito da RFB e da PGFN e inclusive as contribuições sociais previstas no art. 11, parágrafo único, alíneas "a" a "d", da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991; e (Redação dada pela Resolução nº 490, de 28.08.2018)

c) manutenção da regularidade dos recolhimentos do FGTS, sendo esta regularidade confirmada mediante a certidão expedida pela Caixa Econômica Federal, conforme art. 27, alínea "a", da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, devidamente atualizada. (Redação dada pela Resolução nº 490, de 28.08.2018)

§ 2º Para as concessionárias de serviços aéreos públicos regulares deverão ser comprovadas ainda: (Redação dada pela Resolução nº 490, de 28.08.2018)

a) prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual relativo à sede, pertinente ao ramo de atividade que exerce e compatível com o objeto social; (Redação dada pela Resolução nº 490, de 28.08.2018)

⁷¹ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 377 de 15 de março de 2016.** Regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras e dá outras providências. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-377-15-03-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0377%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2019-0514.pdf>. Acesso em: 02 mai.2020.

b) prova de regularidade perante as Fazendas Estadual e Municipal, ou distrital, de acordo com o disposto no art. 29, inciso III, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, dentro do prazo de validade; e (Redação dada pela Resolução nº 490, de 28.08.2018)

c) manutenção de regularidade trabalhista, sendo esta regularidade confirmada mediante certidão negativa de débitos trabalhistas ou certidão positiva de débitos trabalhistas com efeito de negativa, nos termos da regulamentação do Tribunal Superior do Trabalho - TST. (Redação dada pela Resolução nº 490, de 28.08.2018)

§ 3º Os documentos comprobatórios da regularidade da situação do interessado que constem na base de dados oficial da administração pública⁷²

A empresa que é a dona da aeronave precisa ter sede no Brasil e ter a sua direção sob posse exclusiva de pessoas brasileiras⁷³. Importante salientar que nem sempre o proprietário da aeronave é o fretador da aeronave, isto porque, em conformidade com o Código Brasileiro de Aeronáutica, é possível que o proprietário da aeronave, de forma legítima arrenda a sua aeronave. Isto se dá através da exploração da aeronave, contudo, dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa seja física ou jurídica, seja ela proprietária ou não, faz uso da aeronave de forma legítima, por conta própria com ou sem vantagens pecuniárias. Assim, pode-se concluir que nem sempre o fretador será o proprietário da aeronave. Existe a opção de explorador ou operador de aeronave, isto se dá, em conformidade com o Código Brasileiro de Aeronáutica, com fulcro no Art. 122 e 123, incisos I, II, III e IV.

Pelo CBA é considerado operador ou explorador a pessoa jurídica que tenha a concessão dos serviços de transporte público regular ou que obtenha a autorização dos serviços de transporte público regular, de serviços especializados ou de táxi aéreo. O proprietário da aeronave ou quem faça uso dela diretamente ou então através de seus prepostos, isto quando se tratar de serviços aéreos privados. O fretador que exerce poder direto sobre a operação técnica da aeronave, direção e

⁷² BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 440 de 09 de agosto de 2017.** Estabelece as regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2017/resolucao-no-440-09-08-2017/@_@display-file/arquivo_norma/RA2017-0440.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2020.

⁷³ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 377 de 15 de março de 2016.** Regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras e dá outras providências. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-377-15-03-2016/@_@display-file/arquivo_norma/RA2016-0377%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2019-0514.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2020.

autoridade em relação à tripulação. E por fim, o arrendatário que detém autoridade sobre a tripulação e a direção técnica da operação⁷⁴.

Assim, podemos considerar que é muito mais fácil ser afretador, uma vez que a ANAC não faz exigências quanto a isso. E muito mais complexo ser fretador, que por sua vez, existem uma série de requisitos que precisam ser cumpridos para que se possa ser um prestador de serviço aéreo⁷⁵.

Logo, no contrato de serviços aéreos públicos, pode ser fretador o empresário, pessoa física ou jurídica, proprietário ou explorador da aeronave, desde que, obrigando-se em nome próprio, a executar determinados serviços aéreos, estes previstos em contrato, mediante remuneração, em consonância com os artigos 222 a 245 do Código Brasileiro de Aeronáutica, quando se tratar de transporte aéreo regular.

Por ser o contrato de fretamento aéreo um contrato básico, onde não há maiores formalidades, bastando que as partes estejam de acordo e assinem o contrato. Entretanto, existe uma relação de exigências que devem ser cumpridas pela empresa aérea. Assim, verifica-se que, estes requisitos devem ser cumpridos antes da aeronave iniciar a missão, isto é, faz-se necessário o seu cumprimento sob pena de multa⁷⁶.

A cada fretamento aéreo, a empresa aérea deve solicitar ao contratante, que sejam encaminhados os dados completos de cada passageiro do voo, compreendendo-se como dados completos, o nome completo, o número do documento de identidade/registro geral (RG), o número do cadastro de pessoas físicas (CPF), o

⁷⁴ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Serviços Aéreos Públicos**. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/servicos-aereos-publicos>>. Acesso em 09.abr.2020.

⁷⁵ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características**. Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 15 abr. 2020.

⁷⁶ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Serviços Aéreos Públicos**. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/servicos-aereos-publicos>>. Acesso em 09.abr.2020.

⁷⁶ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características**. Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 15 abr. 2020.

número do passaporte quando se tratar de passageiro estrangeiro, a certidão de nascimento se houver passageiro recém-nascido ou menor de idade que ainda não possua documentação, e, além de todas os dados já taxados, pede-se também que os ocupantes do voo informem o seu peso real ou aproximado, pois isso influenciará no peso e balanceamento da aeronave, que acarretará na decisão do piloto em comando, decidir sobre a quantidade de combustível que irá abastecer a aeronave e se haverá necessidade de parada intermediária para reabastecimento⁷⁷.

Com base nos dados dos passageiros, a empresa aérea é obrigada por força normativa, a elaborar um documento chamado de Ordem de Missão (OM), documento este que é indispensável e obrigatório estar a bordo da aeronave. Deverão constar na OM, todas as informações necessárias para a realização do voo, conforme elencadas pelo Cavok Aviação⁷⁸, sendo elas: tripulação, tipo de missão, cliente, reservas de slot, abastecimento, etapas a serem cumpridas, passageiros em cada etapa, contatos operacionais, extras a bordo, verificações a serem cumpridas no voo, carga transportada e qualquer outra informação que seja pertinente à missão⁷⁹. Abaixo segue modelos de Ordem de Missão de fretamento aéreo, conforme imagens 1 e 2:

⁷⁷ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Passageiros**. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/perguntas-frequentes/passageiros>>. Acesso em: 20 jun.2020.

⁷⁸ CAVOK Aviação. Gestão Operacional. **Controle completo das operações de empresas aéreas: Ordem de missão**. Disponível em: <<https://cavok.in/gestao-operacional/>>. Acesso em: 20 jun. 2020.

⁷⁹ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Passageiros**. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/perguntas-frequentes/passageiros>>. Acesso em: 20 jun.2020.

Figura 1 – Ordem de Missão de Táxi-Aéreo

OM PADRÃO TÁXI AÉREO

UNIAIR Táxi Aéreo Ltda ORDEM DE MISSÃO			Nº 716/2019
Data	17/10/2019	Hora Prevista Decolagem	10:00 Z
Aeronave	PR-URS	Missão	Táxi Aéreo
Tripulação	Fábio Roberto do Amaral Comandante	Natacha Giovana Giacomosse Pereira Co-Piloto	FRETADOR
Rota	SBPA->SSCR->SBTD->SBPA		

ETAPAS

SBPA -> SSCR	363,2 NM	01:34 TEV	349º
SSCR -> SBTD	22,1 NM	00:05 TEV	133º
SBTD -> SBPA	346,0 NM	01:30 TEV	172º

Passageiros	SBPA -> SSCR Nome: DANIEL JOSÉ RG: 12356463 Nome: ROBERTO KRAMM RG: 12546946 Nome: MARCOS VINICIOS RG: 64653215 Nome: FABIO CASTRO RG: 65421684
	SSCR -> SBTD Nome: ROBERTO KRAMM RG: 12546946 Nome: MARCOS VINICIOS RG: 64653215
	SBTD -> SBPA Nome: DANIEL JOSÉ RG: 12356463 Nome: ROBERTO KRAMM RG: 12546946 Nome: MARCOS VINICIOS RG: 64653215 Nome: FABIO CASTRO RG: 65421684
Visto Cmte:	Coordenador: GUSTAVO LUIZ SCHMIDT Visto:

Figura 2 – Ordem de Missão de Remoção Aeromédica

OM PADRÃO AERO MÉDICO SP

UNIAIR Táxi Aéreo Ltda ORDEM DE MISSÃO			Nº 0721/2019
Data	19/10/2019	Hora Prevista Decolagem	14:00 Z
Aeronave	PR-UNI	Missão	Remoção
Tripulação	João Francisco Zanko Comandante	IGOR PETRY Co-Piloto	RAM 1295/2019
Méd. / Enf.	LUIZ FFILLIPE ZANOTTI RG: 21354642	VANESSA DOS SANTOS RG: 69454632	
Rota	SBSP->SSCP->SBSP		

ETAPAS

SBSP -> SSCP 219,3 NM 00:52 TEV 298°

SSCP -> SBSP 219,3 NM 00:52 TEV 116°

Acompanhante	SSCP -> SBSP Nome: Luiz Felipe Pinto Lima Graziano RG: 7829.1788/PR
Paciente	SSCP -> SBSP Nome: Olívia Tavoraro Graziano 16.10.2019
Visto Cmte:	Coordenador: GUSTAVO LUIZ SCHMIDT Visto:

Verifica-se que existe uma numeração para a ordem de missão, esta é de uso interno da empresa, de forma que se inicia a contagem no dia 01 de janeiro e termina no dia 31 de dezembro de cada ano, assim, segue-se uma sequência. Com base neste documento, a empresa aérea ao término de cada voo realizado, preencherá o Diário de Bordo (DB), um documento tão importante quanto à ordem de missão, que é um livro que fica sempre a bordo da aeronave, e é de uso específico para cada uma, ou seja, cada uma tem o seu Diário de Bordo, de forma a atender os requisitos estabelecidos pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, RBHA e Legislações Complementares. Assim, preconiza a Instrução de Aviação Civil – Normativa – IAC 3151: “implementa uma sistemática visando ao correto e adequado controle das atividades em voo das aeronaves e de seus tripulantes. Esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independente de sua categoria de homologação ou de registro”⁸⁰.

No Diário de Bordo constam informações sobre o modelo de equipamento (aeronave) que está sendo utilizada, as especificações completas dela, e os campos de preenchimento obrigatório, dentre eles, os mais importantes de uso da tripulação: o preenchimento dos horários de apresentação da tripulação na base operacional, de decolagem, pouso e corte dos motores. Essas informações são importantes para a fiscalização da ANAC, de forma que em eventual necessidade de rastrear e averiguar o percurso da aeronave, se tenha de forma fidedigna o que de fato ocorreu. Assim, em uma acareação, será verificado se o plano de voo que é passado pelo piloto em comando antes do início da missão, estava em conformidade com o que foi preenchido no Diário de Bordo ao término da missão⁸¹.

A Instrução de Aviação Civil – Normativa – IAC 3151, define Diário de Bordo da seguinte forma: É o livro de registro de voo, jornada e ocorrências das aeronaves e de seus tripulantes, em conformidade com o estabelecido no CBA, confeccionado de acordo com as instruções contidas nesta IAC⁸².

⁸⁰ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Instrução de Aviação Civil – IAC 3151**. Disponível em: < <http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/IAC3151.PDF>>. Acesso em: 20 jun. 2020.

⁸¹ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução n. 546, de 18 de março de 2020**. Disponível em: <<http://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-546-de-18-de-marco-de-2020-249025886>>. Acesso em: 20 jun.2020.

⁸² BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Instrução de Aviação Civil – IAC 3151**. Disponível em: < <http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/IAC3151.PDF>>. Acesso em: 20 jun. 2020.

Em relação ao passageiro, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) nada diz a esse respeito, de forma que a qualquer pessoa maior de idade e plenamente capaz é permitido à contratação, para si ou para terceiros. Considerando que o serviço de transporte aéreo é um facilitador na vida cotidiana das pessoas que precisam viajar de forma rápida e segura, basta que seja observado o que nos diz a lei civil correspondente ao transporte de pessoas, com fulcro no artigo 734 e seguintes do Código Civil. Especificamente em relação à contratação por parte do passageiro, o exposto no artigo 738 do referido código, nos diz que a pessoa a ser transportada deverá se sujeitar às normas estabelecidas previamente pelo transportador, constantes em bilhete ou afixadas à vista dos usuários⁸³.

Devemos considerar como sujeito do negócio, aquele que adquire a passagem aérea, que não necessariamente será para uso próprio, ele poderá entregar para um terceiro que de fato será o beneficiário da passagem, assim, haverá a denominação de contrato em favor de terceiro, lembrando que toda e qualquer solicitação, alteração, retificação etc., deverá ser realizada da forma estabelecida pela ANAC⁸⁴.

4.1.2 Em Relação ao Objeto

O objeto do contrato de fretamento aéreo é a prestação do serviço, ou seja, a realização do voo, de forma segura e atingindo as expectativas do contratante. Sabe-se que o objeto do contrato deve ser possível, pode-se dizer como possível aquilo que for capaz de ser realizado, em outros termos, colocado em prática⁸⁵.

Existem diversos nomes e expressões que se utilizam para referir ao serviço aéreo. De forma esclarecedora, a Resolução da ANAC nº 440, de 9 de agosto de

⁸³ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Instrução de Aviação Civil – IAC 3151**. Disponível em: < <http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/IAC3151.PDF>>. Acesso em: 20 jun. 2020.

⁸⁴ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Instrução de Aviação Civil – IAC 3151**. Disponível em: < <http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/IAC3151.PDF>>. Acesso em: 20 jun. 2020.

⁸⁵ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 440 de 09 de agosto de 2017**. Estabelece as regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao1/resolucoes/2017/resolucao-no-440-09-08-2017/@@display-file/arquivo_norma/RA2017-0440.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2020.

2017, define a terminologia correta a ser utilizada nos serviços de transporte aéreo, vejamos⁸⁶:

Art. 2º - Para os fins desta resolução, considera-se:

I – serviço aéreo regular: serviço de transporte aéreo público, ofertado ao público em geral e operado de acordo com uma programação previamente publicada ou com regularidade tal que constitua uma série sistemática de voos facilmente identificável;

II - serviço aéreo não regular: serviço de transporte aéreo público que não se caracterize como serviço aéreo regular;

III - empresa aérea: pessoa jurídica prestadora de serviço de transporte aéreo, na condição de mera comercializadora do serviço, sendo, neste último caso, amparada por acordo comercial;

IV - operador aéreo: pessoa jurídica que efetivamente executa a operação aérea;

V - etapa de voo: unidade mínima, composta pelo código identificador da empresa aérea, número do voo, aeroportos de origem e de destino e respectiva data de operação, que identifique a prestação de um determinado serviço de transporte aéreo;

VI - voo: composição de uma ou mais etapas de voo agrupadas pelo código identificador da empresa aérea e pelo número de voo, por um determinado período de tempo;

VII - registro: etapa de voo cadastrada na ANAC pelo operador aéreo com intenção de voo comercial ou operacional, que obedece a requisitos básicos nos termos deste normativo.⁸⁷

As empresas são também obrigadas a contratar seguro para os serviços oferecidos, em benefício de todos aqueles que eventualmente podem sofrer danos pelos riscos da atividade, como são os passageiros, profissionais de segurança, manutenção e controle de operações, tudo isso acaba encarecendo o valor do voo, porém, o torna mais seguro. Com base na Resolução da ANAC, nº 293, de 19 de novembro de 2013⁸⁸.

⁸⁶ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 440 de 09 de agosto de 2017**. Estabelece as regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao1/resolucoes/2017/resolucao-no-440-09-08-2017/@@display-file/arquivo_norma/RA2017-0440.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2020.

⁸⁷ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 440 de 09 de agosto de 2017**. Estabelece as regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao1/resolucoes/2017/resolucao-no-440-09-08-2017/@@display-file/arquivo_norma/RA2017-0440.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2020.

⁸⁸ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 293 de 19 de novembro de 2013**. Disponível em: 20 jun.2020. <<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2013/resolucao-no-293-de-19-11-2013>>. Acesso em: 20 jun.2020.

4.1.3 Em Relação à Forma de Contratação

Os requisitos formais de validade do negócio jurídico, dizem respeito a sua forma, ou seja, o meio de revelação da vontade, deve ser prescrita ou não defesa em lei (proibida pela lei), podendo ser livre, especial ou solene e ou contratual. Pode-se dizer que a forma livre é a predominante no direito brasileiro, e está disposta no artigo 107 do Código Civil, como se demonstra: “ A validade da declaração de vontade não dependerá de forma especial, senão quando a lei expressamente a exigir”⁸⁹.

Assim, pode-se dizer que é qualquer meio de manifestação da vontade, não imposto de forma obrigatória pela lei, como por exemplo, a palavra escrita ou falada. Quanto às formas especial ou solene, é a forma exigida pela lei como requisito de validade para determinados contratos, como por exemplo, a escritura pública, a qual é utilizada para a validação das alienações imobiliárias⁹⁰.

Já em relação a forma contratual, esta é convencionada pelas partes, com fulcro no artigo 109 do Código Civil/2002, assim, os contratantes podem, portanto, mediante expressa cláusula no contrato, determinar que o instrumento público, seja item necessário para a validação do negócio jurídico. Consoante o exposto do artigo 109: “No negócio jurídico celebrado com a cláusula de não valer sem instrumento público, este é da substância do ato”⁹¹.

Ocorre o fretamento quando uma das partes, denominada de fretador, se obriga para com a outra parte, nomeada de afretador, mediante o pagamento do valor acordado referente ao frete, ficando a cargo do fretador o controle sobre a sua a tripulação, responsabilidade e direção na condução técnica da aeronave. Esta

⁸⁹ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 21 jun.2020.

⁹⁰ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 21 jun.2020.

⁹¹ BRASIL- **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 21 jun.2020.

descrição técnica está prevista no artigo 133 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)⁹².

A relação jurídica que existe entre o empresário e o usuário dos serviços aéreos é uma relação contratual, regendo-se pelas respectivas normas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e legislação complementar, sem esquecer que, em se tratando de transporte público internacional, se pode valer dos Tratados e Convenções Internacionais das quais o Brasil seja signatário⁹³.

O contrato de transporte aéreo é classificado, com base na doutrina clássica, como bilateral, oneroso, cumulativo, formal, principal ou acessório, típico, consensual, de adesão, autorizado, *intuitu personae* (baseado na confiança que o contratante tem no contratado) e de resultado⁹⁴.

O referido contrato é uma modalidade de contrato de resultado, isto porque a companhia aérea/ contratada se obriga a alcançar um objetivo certo e determinado, ou seja, cumprir o contrato na sua integralidade, de forma que o passageiro ou bagagem, sejam entregues com segurança e integridade no seu destino final. Importante ressaltar que o contratante deve sempre verificar junto a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) a situação da empresa aérea que pretende fazer o fretamento, isto porque, existem diversas empresas clandestinas atuando em nosso país e que por vezes conquistam os clientes, que acabam, eventualmente, virando vítimas das mesmas, seja em razão de acidente aéreo, incidente aéreo ou até mesmo sofrendo golpes⁹⁵.

⁹² BRASIL. **Lei n. 7.565, de 19 de Dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm>. Acesso em: 20 jun.2020.

⁹³ ALMEIDA, José Gabriel Assis de. Contrato de Transporte Aéreo no Novo Código Civil Brasileiro. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. Edição nº 87. 2004. p. 45.

⁹⁴ ALMEIDA, José Gabriel Assis de. Contrato de Transporte Aéreo no Novo Código Civil Brasileiro. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. Edição nº 87. 2004. p. 45.

⁹⁵ ALMEIDA, José Gabriel Assis de. Contrato de Transporte Aéreo no Novo Código Civil Brasileiro. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. Edição nº 87. 2004. p. 45-46.

⁹⁵ DE ALMEIDA, José Gabriel Assis. Contrato de Transporte Aéreo no Novo Código Civil Brasileiro. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. Edição nº 87. 2004. p. 88.

No site da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é possível consultar a lista de empresas que estão devidamente autorizadas para operação de táxi aéreo. O consumidor/contratante do serviço é um importante fiscal do serviço que está recebendo, se a empresa contratada não estiver na lista de prestadoras autorizadas pela ANAC, é necessário denunciá-la junto a ANAC, para que seja evitado o transporte clandestino/pirata. As denúncias podem ser feitas de forma anônima⁹⁶.

A Resolução nº 139 de 09 de março de 2010 da ANAC, regulamenta os procedimentos de comercialização dos serviços de transporte aéreo de carga, doméstico e internacional. Verifica-se em seu artigo primeiro que esta agência é responsável pela regulamentação e disciplina dos procedimentos de comercialização dos serviços e transporte aéreo, ou seja, no ato da contratação deve-se estar a referida empresa em conformidade com o disposto na resolução normativa da ANAC, sob pena de sanções e multas. No que tange a forma de contratação, as partes convencionam o que melhor atenda seus objetivos, desde que respeitando as disposições legais previstas em lei. Podem ser incluídas cláusulas a pedido de ambas as partes, desde que haja acordo entre elas⁹⁷.

Devem constar escrito no contrato de prestação de serviço, os nomes das partes contratantes, os respectivos documentos, endereço, o trecho que será percorrido, se haverá parada para conexão ou reabastecimento da aeronave, qual o ponto de partida e chegada, qual o prazo previsto para o início e a conclusão do serviço que será prestado, o valor total do serviço contratado, a forma de pagamento, se será pago em espécie, cartão de crédito, débito, transferência bancária, depósito em conta, se haverá parcelamento ou não, o fórum que será eleito para eventuais questões de litígio entre as partes, os nomes das pessoas que irão usufruir do serviço, pois muitas vezes a contratação é feita por um terceiro, seja

⁹⁶ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 139 de 09 de março de 2010.** Regulamenta os procedimentos de comercialização dos serviços de transporte aéreo de carga, doméstico e internacional. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2010/resolucao-no-139-de-09-03-2010>>. Acesso em: 21 jun.2020.

⁹⁷ BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 139 de 09 de março de 2010.** Regulamenta os procedimentos de comercialização dos serviços de transporte aéreo de carga, doméstico e internacional. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2010/resolucao-no-139-de-09-03-2010>>. Acesso em: 21 jun.2020.

ele representante da empresa contratada, ou outra pessoa qualquer, mas de fato, quem irá receber o serviço é outro⁹⁸.

4.1.4 Dos Princípios Contratuais Aplicáveis

Além dos requisitos formais, objetivos e subjetivos necessários à validade do contrato de fretamento, a relação entre a empresa aérea e o passageiro também se submete às regras e princípios aplicáveis aos contratos em geral, em especial a autonomia da vontade, a relatividade, a força obrigatória dos contratos e a boa-fé⁹⁹.

Quanto ao princípio da autonomia da vontade, este tem ligação direta com a liberdade de contratar dos contratantes, baseando-se no livre poder de estipulação entre as partes, ou seja, como melhor lhes convier. No contrato de fretamento, as partes possuem liberdade para contratar ou não, auferindo direitos e assumindo obrigações, de forma livre com quem quiser¹⁰⁰.

Já sobre o princípio da força obrigatória dos contratos, é nítido e notório que os contratos é que fazem lei entre as partes, isto quer dizer, que as partes têm obrigação de cumprir o contrato que seja válido e eficaz, conhecido como *pacta sunt servanda*, que se refere aos contratos privados, ressaltando que as cláusulas e pactos contidos no contrato, são um direito entre as partes e implicará em quebra do pacto se houver o não cumprimento das obrigações. Neste sentido, alude Orlando¹⁰¹:

Os contratos existem para serem cumpridos. Este brocardo é tradução livre do *latim pacta sunt servanda*. É muito mais que um dito jurídico, porém. Encerra um princípio de Direito, no ramo das Obrigações Contratuais. É o princípio da força obrigatória, segundo o qual o contrato faz lei entre as partes. Assim, se pode dizer que *pacta sunt servanda* é o princípio segundo o qual o contrato obriga as partes nos limites da lei.

⁹⁸ NASIHGIL, Arion Augusto Nardello; SPONHOLZ, Sandres. Contrato de transporte aéreo. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 16, n. 3068, 25 nov. 2011. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/20499>>. Acesso em: 22 jun. 2020.

⁹⁹ GOMES, Orlando. **Contratos**. 18ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998. p. 36.

¹⁰⁰ NASIHGIL, Arion Augusto Nardello; SPONHOLZ, Sandres. Contrato de transporte aéreo. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 16, n. 3068, 25 nov. 2011. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/20499>>. Acesso em: 22 jun. 2020.

¹⁰¹ GOMES, Orlando. **Contratos**. 18ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998. p. 36.

Já o princípio da relatividade dos contratos, baseia-se na máxima jurídica “*res inter alios acta, aliis neque nocet neque potest*”, que significa que a coisa julgada não pode aproveitar nem prejudicar senão às próprias partes. Ou seja, baseia-se este princípio na ideia de que os efeitos do contrato só serão produzidos em relação às partes, que são aqueles que manifestaram suas vontades, de forma que não afetará terceiros¹⁰².

Finalmente, no fretamento deve estar sempre presente o princípio da boa-fé, este princípio possui tamanha amplitude que faz com que uma parte da doutrina o considere como sendo um gênero, onde são espécies como outros princípios, como a função social do contrato e o equilíbrio contratual¹⁰³. O princípio da boa-fé deve ser observado antes, durante e depois de qualquer negócio, e considerando que a relação entre os contratantes fluiu dentro de um parâmetro de equilíbrio, como indicam os artigos 113 e 422 do Código Civil¹⁰⁴:

Art. 113 Os negócios jurídicos devem ser interpretados conforme a boa-fé e os usos do lugar de sua celebração.

Art. 422 Os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé.

Para Miguel Reale, a boa-fé não constitui um imperativo ético abstrato, mas sim uma norma que condiciona e legitima toda a experiência jurídica, desde a interpretação dos mandamentos legais e das cláusulas contratuais até as últimas consequências. Assim, percebe-se que tanto contratante como contratado têm direitos e obrigações que devem ser cumpridas, de forma que se atinja todos os critérios da contratação e se tenha um negócio jurídico perfeito¹⁰⁵.

¹⁰² GOMES, Orlando. **Contratos**. 18ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998. p. 37.

¹⁰³ REALE, Miguel. **A boa-fé no Código Civil**. Disponível em: <<http://www.miguelreale.com.br/artigos/boafe.htm>>. Acesso em: 19 jun.2020.

¹⁰⁴ BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

¹⁰⁵ REALE, Miguel. **A boa-fé no Código Civil**. Disponível em: <<http://www.miguelreale.com.br/artigos/boafe.htm>>. Acesso em: 19 jun.2020.

5 INADIMPLENTO CONTRATUAL

O número de pessoas que viajam de avião vem crescendo muito rapidamente nos últimos anos, logo, o contrato de transporte aéreo vêm se tornando cada vez mais usual e importante, tanto é que Orlando Gomes já em 1973 ensinava que o contrato de transporte aéreo deixou de ser simples modalidade de locação para se tornar relação contratual autônoma, sujeita a regras próprias.¹⁰⁶ Devido ao crescimento exponencial da aviação comercial, são cada vez mais corriqueiros os casos de inadimplemento contratual do fretamento aéreo¹⁰⁷.

O inadimplemento contratual se dá quando uma das partes não cumpre o acordo celebrado, de forma que a obrigação não é satisfeita conforme o pactuado entre as partes, eis que surge a responsabilidade civil, assim sendo, há que se falar em inadimplemento da obrigação, em inexecução ou descumprimento, acarretando em uma responsabilidade civil contratual, com fundamento nos artigos 389 e seguintes do Código Civil Brasileiro de 2002¹⁰⁸.

Pode-se complementar que a partir daí é que surge o dever de indenizar as perdas e danos sofridos, conforme preconizam os artigos 402 a 404 do mesmo Código. Contudo, deve-se saber que a aplicabilidade dos referidos artigos, não causa prejuízo na aplicação de outros dispositivos legais, como é o caso do Art. 5º, incisos V e X, da Constituição da República Federativa do Brasil, os quais tutelam os danos morais e danos extrapatrimoniais¹⁰⁹.

Em conformidade com a visão clássica o inadimplemento em sentido genérico é possível que ocorra em duas situações específicas, sendo o inadimplemento relativo, parcial, mora ou atraso, isto é, quando é a hipótese em que há apenas um

¹⁰⁶ NASIHGIL, Arion Augusto Nardello. SPONHOLZ, Sandres. Artigos Jus. **Contrato de Transporte Aéreo**, 2001. Disponível em:

<<https://jus.com.br/artigos/20499/contrato-de-transporte-aereo/2>>. Acesso em: 10 jun. 2020.

¹⁰⁷ Nesse sentido CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010. p. 371.

¹⁰⁸ CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010. p. 371.

¹⁰⁹ TARTUCE, Flávio. **Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil**. v. 2. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 262.

descumprimento da obrigação, de forma parcial, ou que seja, que ainda pode ser cumprida. Ou, inadimplemento total ou absoluto, que é a hipótese em que a obrigação não mais pode ser cumprida, de forma que acaba por se tornar inútil ao credor. Ambas as hipóteses são frequentes no fretamento¹¹⁰.

Há de se entender que os efeitos decorrentes da mora são menores que os efeitos do inadimplemento absoluto, isto porque, no segundo caso a obrigação não pode mais ser cumprida. Além destas duas espécies de descumprimento contratual, parcial ou total esplanadas, a doutrina contemporânea tem discorrido sobre a violação positiva do contrato e o cumprimento defeituoso como outras formas de inadimplemento obrigacional ou do contrato. Sobre a violação positiva do contrato, ensina Flávio Tartuce¹¹¹:

O fato é que o Código Civil pátrio não oferece uma resposta satisfatória para a solução do problema, cabendo à doutrina construir os alicerces da teoria da violação positiva do contrato, categoria que tem ampla sinonímia, dentre elas: cumprimento defeituoso; adimplemento ruim; inexecução contratual positiva e lesión del deber. O traço distintivo dessa modalidade de incumprimento não consiste no atraso ou na inexecução definitiva, mas, sim, em deficiências ou defeitos na pretensão que é desempenhada, mas não da forma (pelo modo) que foi imposta ao devedor, havendo ofensa a sua qualidade.

Ademais, no que tange ao inadimplemento contratual importante matéria do direito obrigacional, que pressupõe várias questões, entre elas, as formas de inadimplemento, as hipóteses de caso fortuito e de força maior, a culpa em sentido amplo e os respectivos efeitos jurídicos do inadimplemento contratual, pode-se dizer que numa relação jurídica obrigacional, existem hipóteses de inadimplemento que pressupõe culpa e por outro lado existem situações em que o descumprimento da obrigação se dá involuntariamente, ou seja, como as hipóteses de caso fortuito ou força maior¹¹².

¹¹⁰ NASIHGIL, Arion Augusto Nardello. SPONHOLZ, Sandres. Artigos Jus. **Contrato de Transporte Aéreo**, 2001. Disponível em:

<<https://jus.com.br/artigos/20499/contrato-de-transporte-aereo/2>>. Acesso em: 10 jun. 2020.

¹¹¹ TARTUCE, Flávio. **Direito Civil, v. 2: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil**. 9.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014. p. 193.

¹¹² VIANA, Marco Aurelio da Silva. **Código Civil Comentado – Parte Geral**. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2009. p. 133.

Contudo, pela legislação vigente no Brasil, deve-se entender que na medida em que o Código de Defesa do Consumidor consagra, como regra, a responsabilidade solidária de todos os agentes envolvidos no processo de prestação de serviços, o artigo 14, parágrafo 3º, II, da legislação consumerista refuta a atribuição de responsabilidade exclusiva a apenas um dos fornecedores do serviço. Esse entendimento é pacífico no Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, como demonstra a ementa a seguir¹¹³:

APELAÇÃO CÍVEL. TRANSPORTE. TRANSPORTE DE PESSOAS. AÇÃO CONDENATÓRIA POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TURÍSTICOS. AGÊNCIA DE VIAGEM. 1- Na medida em que o CDC consagra, como regra, a responsabilidade solidária de todos os agentes econômicos integrantes da cadeia de fornecimento, a melhor interpretação da regra do art. 14, §3º, II, da legislação consumerista refuta a atribuição de responsabilidade exclusiva a um ou outro membro individualizado da cadeia. Caso concreto em que, assim sendo, as agências de viagem respondem solidariamente à companhia aérea, pelos danos decorrentes do atraso de voo em prejuízo dos autores, inclusive porque a alegada “necessidade de reestruturação da malha aérea” não se qualifica como caso fortuito ou força maior, mas como risco inerente à atividade de transporte aéreo de passageiros. 2 - Desborda da esfera do mero dissabor cotidiano ou simples inadimplemento contratual, tratando-se, na verdade, de dano moral “in re ipsa”, o cenário fático reproduzido nos autos, em que o atraso do voo dos autores findou por submetê-los a atraso total superior a 22h. “Quantum” indenizatório majorado para R\$10.000,00 (dez mil reais), para cada demandante, ante a sua adequação ao princípio da reparação integral do dano (art. 944, “caput”, CC, c/c art. 6º, VI, CDC). Apelação da ré desprovida. Recurso dos autores provido.(Apelação Cível, Nº 70083714816, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Umberto Guaspari Sudbrack, Julgado em: 05-03-2020).

Também estamos frente a casos de inadimplemento contratual quando há cancelamento de voo. Nesta hipótese estamos frente a casos de inadimplemento absoluto, neste sentido, o Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, tem

¹¹³ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado. **Apelação Cível n. 70083714816**. Desembargador Relator Ministro Umberto Guaspari Sudbrack. Porto Alegre,. 05/03/2020. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 10 jun. 2020.

condenado às empresas aéreas à reparação integral do dano causado, como demonstra a seguinte decisão¹¹⁴:

RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. ATRASO AÉREO. FALHA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO. CANCELAMENTO DE VOO. CASO FORTUITO NÃO DEMONSTRADO. RESPONSABILIDADE DA RÉ. ART. 14 DO CDC. DANOS MATERIAIS DEVIDOS. DANO MORAL CONFIGURADO. - Cuida-se de ação por meio da qual reclamam os autores a condenação da parte ré ao pagamento de indenização por danos materiais e morais, decorrentes de cancelamento de voo e atraso na chegada a Porto Alegre. - A sentença julgou procedente o pedido, dela recorrendo a parte ré. - Ressalta-se, por oportuno, que são inaplicáveis as Convenções de Varsóvia e de Montreal no caso concreto, porquanto a tese que sobreveio do julgamento do Recurso Extraordinário 636.331/RJ (Tema 210) pelo Egrégio Supremo Tribunal Federal, com repercussão geral, está adstrita às discussões sobre prazo prescricional e sobre limitação da indenização por dano material, em virtude de extravio de bagagem em viagem aérea internacional. - Hipótese em que a falha na prestação do serviço, cancelamento de voo partindo de Miami com destino à cidade de Porto Alegre, culminou em atraso de 19 horas. - O art. 393, parágrafo único, do CC, estabelece que o caso fortuito ou de força maior se verifica no fato cujos efeitos não era possível evitar ou impedir. No caso presente, não demonstrados tais elementos, não é possível reconhecer o caso fortuito ou de força maior. - Para mais, a assistência que foi prestada aos autores não tem o condão de afastar a falha na prestação do serviço, pois o atraso foi exagerado. Ademais, verifica-se a falta de solução efetiva por parte da ré, que não comprovou ter prestado a adequada assistência aos autores. - Como bem se sabe, o dano material não se presume, deve ser comprovado, pois a indenização se mede pela extensão do dano, nos exatos termos do disposto no art. 944 do Código Civil. No caso, o dano material, consubstanciado nos gastos extras decorrentes do cancelamento do voo restou demonstrado, conforme comprovantes acostados às fls. 33/37. - Por fim, mantida a condenação fixada a título de dano moral. O próprio defeito mencionado, isto é, o cancelamento do voo, que culminou no atraso de mais de 19 horas para que os autores chegassem ao seu destino final, em desacordo com o pactuado, torna clara a ocorrência de transtornos além do razoável, aptos a caracterizar os danos morais puros. - Quantum indenizatório fixado em R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) para cada autor, que não comporta redução, pois adequado às circunstâncias do caso concreto, atendendo aos princípios de proporcionalidade e razoabilidade. RECURSO DESPROVIDO. UNÂNIME.(Recurso Cível, Nº 71008942997, Segunda Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Elaine Maria Canto da Fonseca, Julgado em: 13-05-2020).

¹¹⁴ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado. **Recurso Inominado n. 71008942997**. Desembargadora Relatora Ministra Elaine Maria Canto da Fonseca. Canoas, 13/05/2020. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 12 jun. 2020.

No decorrer da relação contratual, se houver por qualquer uma das partes a inadimplência do contrato, haverá consequências que poderão ser em relação ao contratante pelos mais variados motivos, seja de forma voluntária ou não. Havendo a quebra do contrato, recairá ao contratante o dever de reparar os eventuais danos sofridos pela parte lesada. Da mesma forma, se a inadimplência se der pelo contratado, serão aplicadas as sanções cabíveis, nos termos do artigo 395 e seguintes do Código Civil¹¹⁵.

Entre as diversas hipóteses que podem configurar inadimplemento contratual, destacamos os casos relacionados a caso fortuito ou força maior, por culpa do transportador e por culpa do transportado ou despachante da mercadoria¹¹⁶.

5.1 POR CASO FORTUÍTO OU FORÇA MAIOR

No que concerne a responsabilidade da empresa aérea em indenizar ou não o passageiro, cumpre ressaltar que existem alguns critérios previstos na legislação vigente e que devem ser respeitados e seguidos. Em se tratando de caso fortuito interno, podemos caracterizá-lo por toda a situação que seja causada em razão de imprevisibilidade, e assim, portanto, inevitável que se encontra com relação aos riscos da atividade que o transportador exerce, esteja ela ligada a pessoas ou a coisas¹¹⁷.

Pode-se usar como exemplo, o trem de pouso da aeronave, digamos que este fora danificado na aterrissagem, e assim, causando atraso na decolagem (considerando um fretamento de ida e volta), ou em se tratando de um caso fortuito externo, se um pássaro colidir com a aeronave, poderá causar algum dano externo ou até interno e necessitar de manutenção, isto também acarretará em atraso no voo.

¹¹⁵ VIANA, Marco Aurelio da Silva. FIGUEIREDO, Sálvio de. (Coord). **Comentários ao Novo Código Civil**. v. XVI. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2007. p. 41.

¹¹⁶ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**. v. II. São Paulo: Saraiva, 2003. p. 46.

A diferença do caso fortuito interno e externo é que no caso externo, não existe ligação com a empresa, pois normalmente os casos são fenômenos da natureza que são compreendidos como acontecimentos naturais, tais como os raios, inundações, terremotos, ou o próprio exemplo do pássaro colidindo com a aeronave. Contudo, somente o caso fortuito externo é que exclui a responsabilidade do fretador de indenizar, demonstrando a presunção de responsabilidade do transportador¹¹⁸.

O Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, entende que, nos casos fortuitos externos a empresa aérea que não comprovar o caso fortuito, deverá indenizar a parte autora naquilo que o magistrado entender como devido, como demonstrado na decisão abaixo¹¹⁹:

TRANSPORTE AÉREO. CANCELAMENTO DE VÔO. CASO FORTUITO EXTERNO OU FORÇA MAIOR NÃO COMPROVADOS. FALHA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO. REALOCAÇÃO DA AUTORA EM ÔNIBUS PARA O TRECHO ENTRE MACEIÓ E RECIFE, LEVANDO 3 HORAS O PERCURSO. DEMORA EXCESSIVA QUE OCASIONOU A PERDA DA CONEXÃO RECIFE-NORONHA. TIPO DE TRANSPORTE DIFERENTE DO CONTRATADO EM CONDIÇÕES DE QUALIDADE QUE EXTRAPOLARAM O MERO DISSABOR DO DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL, CONFIGURANDO O DANO MORAL. QUANTUM INDENIZATÓRIO FIXADO EM R\$ 10.000,00 MINORADO PARA R\$ 2.500,00, POR SE MOSTRAR MAIS ADEQUADO AO CASO EM CONCRETO, AOS PRINCÍPIOS DA PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE, BEM COMO AO PARÂMETRO ADOTADO POR ESSA TURMA RECURSAL NO JULGAMENTO DE CASOS ANÁLOGOS. DANOS MATERIAIS COMPROVADOS E INDENIZÁVEIS, COM EXCEÇÃO DO VALOR GASTO COM UBER PARA DESLOCAMENTO ATÉ O AEROPORTO DE MACEIÓ. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. (Recurso Cível, Nº 71009242496, Primeira Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Mara Lúcia Coccaro Martins Facchini, Julgado em: 26-05-2020).

¹¹⁸ VIANA, Marco Aurelio da Silva. FIGUEIREDO, Sálvio de. (Coord). **Comentários ao Novo Código Civil**. v. XVI. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2007. p. 41.

¹¹⁹ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado. **Recurso Inominado n. 71009242496**. Desembargadora Relatora Ministra Maria Lúcia Coccaro Martins Facchini. Porto Alegre, 26/05/2020. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 30 mai. 2020.

Como exposto, prevalece nos tribunais brasileiros o posicionamento de que responsabilidade do transportador é objetiva, e, sendo o transporte um contrato de adesão, resta necessário apenas que fique comprovada a exclusão de caso fortuito ou força maior. Sobre o tema, Pablo Stolze Gagliano afirma¹²⁰:

Se o descumprimento decorreu de desídia, negligência ou, mais gravemente, por dolo do devedor, estaremos diante de uma situação de inadimplemento culposo no cumprimento da obrigação, que determinará o consequente dever de indenizar a parte prejudicada. Por outro lado, se a inexecução obrigacional derivou de fato não imputável ao devedor, enquadrável na categoria de caso fortuito ou força maior, configurar-se-á o inadimplemento fortuito da obrigação, sem consequências indenizatórias para qualquer das partes.

5.2 POR CULPA DE TRANSPORTADOR

A responsabilidade do transportador não está restrita às operações de embarque e desembarque, mas se inicia desde o momento em que o passageiro adquiriu seu bilhete e confirmou a intenção de viajar. Caso a empresa aérea não venha a adimplir o contrato, esta poderá ser responsabilizada pelos prejuízos que causar ao passageiro¹²¹.

O contrato de transporte aéreo, seja de pessoas ou não, possui uma cláusula muito importante, e ainda que implicitamente, é o que configura como a característica mais importante do contrato, que é a cláusula de incolumidade, ou seja, é aquela que enseja uma obrigação de fazer, no caso em questão, enseja em um resultado. Esta cláusula determina que, não obstante o objeto do contrato, que é o transporte em si, ou seja, o deslocamento do ponto de partida ao ponto de chegada, os passageiros ou a carga, devem ser entregues ao destino final de forma segura sem sofrer qualquer tipo de dano ou avaria¹²².

¹²⁰ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**. v. II. São Paulo: Saraiva, 2003. p. 46.

¹²¹ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**. v. II. São Paulo: Saraiva, 2003. p. 48.

¹²² CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010. p. 374.

A doutrina aponta que a responsabilidade do transportador aéreo pode ser objetiva ou subjetiva. Importante lembrar que a responsabilidade subjetiva se dá através da conduta do agente, enquanto na responsabilidade objetiva, a comprovação de culpa por parte do agente é prescindível, ou seja, não se faz necessário. Portanto, a responsabilidade objetiva funda-se no risco, e assim surgiu a teoria do risco, ou seja, mesmo isento de culpa a lei impõem que o transportador é responsável civilmente. O professor Sergio Cavalieri Filho expressa que¹²³:

Pela Teoria do Risco do empreendimento, todo aquele que se disponha a exercer alguma atividade no mercado de consumo tem o dever de responder pelos eventuais vícios ou defeitos dos bens e serviços fornecidos independentemente de culpa.

Dessa forma, havendo a culpa do transportador pelo inadimplemento do contrato, este deverá arcar com a potencial indenização que o passageiro poderá receber. Como exemplo, podemos citar a recente decisão do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, nesta, o tribunal condenou a empresa aérea Gol a indenizar os passageiros, por não dar assistência aos passageiros do voo que se encontrava em atraso por condições meteorológicas, e também por não mitigar o dano causado pela falta de respaldos mínimos da companhia aérea para auxiliar aos passageiros do mesmo voo nas conexões internacionais posterior, vejamos a decisão¹²⁴:

RECURSO INOMINADO. AÇÃO INDENIZATORIA. CONSUMIDOR. SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO. 1) *Atraso de voo doméstico, operado pela ré gol, por período inferior a quatro horas, em razão de más condições meteorológicas. Causa excludente de responsabilidade da prestadora do serviço. Requerida que não comprovou, porém, ter prestado assistência material aos passageiros durante o período de espera. Inobservância à norma prevista no artigo 27, inciso ii, da resolução n. 400 da ANAC. Direito dos autores ao reembolso das despesas suportadas com alimentação e, também, com o conserto da bagagem danificada no transporte de retorno de São Paulo a Porto Alegre.* 2) *Atraso doméstico que acarretou a perda de voo internacional posterior, operado pela requerida latam. Contratos distintos e independentes. Ausência de irregularidade no impedimento de embarque. Passageiros que se apresentaram no balcão da companhia menos de uma hora antes da hora prevista para a decolagem. Tempo exíguo para a realização dos*

¹²³ CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

¹²⁴ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado. **Recurso Inominado n. 71009024498**. Desembargador Relator Ministro Roberto Behrensdoth Gomes da Silva, Santiago do Sul. 27/11/2019. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/buscasolr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 25 jan.2020.

procedimentos inerentes ao embarque. Cabimento da restituição da diferença entre os valores gastos pelos autores com a aquisição de novas passagens e a multa prevista pela ré para a remarcação dos bilhetes inicialmente contratados, assim como das quantias adimplidas para o despacho de bagagens. Dano moral não configurado. Inocorrência de ato ilícito ou prejuízo imaterial decorrente da atuação das demandadas. RECURSO PROVIDO, EM PARTE.(Recurso Cível, Nº 71009024498, Segunda Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Roberto Behrendorf Gomes da Silva, Julgado em: 27-11-2019).

Deve-se salientar que a responsabilidade contratual do transportador em virtude de acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiros, contra o qual tenha ação regressiva. A doutrina e jurisprudência referida nos permitem conhecer as consequências para o transportador inadimplente, a seguir, passaremos a analisar as consequências para o passageiro inadimplente e também o despachante da mercadoria¹²⁵.

5.3. POR CULPA DO PASSAGEIRO OU DESPACHANTE DA MERCADORIA

Em se tratando de inadimplência por culpa do passageiro, este será responsabilizado civilmente, isto quer dizer que, os efeitos que recairão sobre ele são: cobrança de multa, juros e mora, conforme estiver estipulado em contrato firmado entre as partes. A inclusão do nome do devedor junto ao cadastro de devedores (SPS / SERASA) até que seja paga a dívida, e a adoção de todas as medidas legais de cobrança. Como já decidiu o Tribunal de Justiça, na Apelação Cível n. 70082248469 do Estado do Rio Grande do Sul¹²⁶:

APELAÇÃO CÍVEL. TRANSPORTE AÉREO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAL E MORAL. IMPOSSIBILIDADE DE REALIZAÇÃO DE CHECK IN. CULPA EXCLUSIVA DO PASSAGEIRO. ATRASO. FALHA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO NÃO EVIDENCIADA. 1. Incidência das normas do CDC à relação jurídica entre os passageiros e a companhia de transporte aéreo, cuja responsabilidade pelos danos originados do serviço que presta é objetiva, somente restando afastada diante da prova de que a falha inexistente ou de que houve culpa exclusiva do

¹²⁵ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**. v. II. São Paulo: Saraiva, 2003. p. 48.

¹²⁶ RIO GRANDE DO SUL. **Apelação Cível n. 70082248469**. Desembargadora Relatora Ministra Cláudia Maria Hardt, Caxias do Sul, 10/06/2020. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 25 abr.2020.

consumidor ou terceiro. Art. 14, 'caput' e § 3º. 2. Caso em que restou evidenciado o atraso do autor na chegada ao balcão de check-in, por não observada a antecedência mínima estabelecida pela companhia aérea, e não evidenciada a falha na prestação de informação pela ré com relação à alteração do terminal de embarque no aeroporto, uma vez que se tratava do voo de retorno e na chegada ao destino de férias já havia sido concluída tal mudança de terminal. Também não houve contradição na informação sobre a antecedência mínima para passageiros com bagagem para despachar, caso do autor conforme informado por testemunha que o acompanhava na viagem. O descumprimento do horário de antecedência para o check-in pelo passageiro constitui culpa exclusiva do consumidor, afastando o nexo causal hábil a ensejar o pretendido dever de indenizar. 3. Inexistência de ato ilícito ou abuso de direito, ou mesmo falha na prestação do serviço, a ensejar o dever de indenizar. 4. Honorários recursais devidos, nos termos do art. 85, §§ 1º, 8º e 11, do Código de Processo Civil/2015. Majorada a verba honorária fixada na sentença. APELAÇÃO DESPROVIDA.(Apelação Cível, Nº 70082248469, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Cláudia Maria Hardt, Julgado em: 10-06-2020).

Em se tratando de culpa em razão do despachante, cabe ressaltar que, o despachante de cargas é responsável por gerenciar e coordenar os recursos de uma empresa e também, coloca-los à disposição para que os objetivos do negócio sejam alcançados, isto que dizer que ele deve ter todo o cuidado possível neste atendimento. Assim, o despachante aduaneiro ou de cargas, deve se preocupar com toda a logística que envolve o transporte, tomando as medidas cabíveis para a perfeita execução do transporte¹²⁷.

É responsabilidade do despachante a expedição, o transporte, o recebimento, o armazenamento de todos os materiais e produtos que estarão em sua posse. Havendo algum problema que possa acarretar a inadimplência da obrigação, o despachante responde de forma solidária junto à transportadora, isto porque, o despachante é um prestador de serviços, que atuando em nome do seu cliente (importador ou exportador), assume juntamente a responsabilidade. Em decisão proferida pelo Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, decidiu-se pela responsabilidade solidária do despachante e do transportador¹²⁸:

¹²⁷ TARTUCE, Flávio. **Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil**. v. 2. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 267.

¹²⁸ RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado. **Apelação Cível n. 70027377860**. Desembargados Relator Orlando Heemann Júnior. Novo Hamburgo, 08/07/2009. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 12 jun. 2020.

APELAÇÃO CÍVEL. TRANSPORTE MARÍTIMO. EXPORTAÇÃO DE SAPATOS. DESCUMPRIMENTO DO CONTRATO. 1.Impõe-se manter a procedência da ação, se insulada a versão apresentada pela recorrente, demandada na condição de agenciadora na exportação de sapatos para a Venezuela, e que afirma não ter embarcado a mercadoria da autora. Carta que foi devidamente entregue à apelante e à empresa de transporte (co-ré), não logrando qualquer delas demonstrar o paradeiro dos sapatos despachados. Responsabilidade do transportador marítimo (abrangendo no sentido amplo neste feito a agenciadora e a própria executora do serviço), porquanto, a partir do momento em que receberam a mercadoria para transporte, passaram a ter a obrigação de bem guardá-la e zelar para que fosse entregue no destino, ou, no caso de eventual desacerto na exportação, inclusive pela ausência de documentação regular, devolvê-la à exportadora, o que não ocorreu. Alegação de que a empresa autora teria realizado venda direta ao importador, enviando sua mercadoria sem os trâmites legais, que não foi suficientemente demonstrada e que, ademais, não isenta de responsabilidade a despachante, cuja atividade é justamente gerenciar o procedimento aduaneiro. Versão inicial de que houve descumprimento do avençado quanto ao embarque não refutada. 2.Valor da condenação não impugnado no apelo, descabendo manifestação. Princípio recursal tantum devolutum quantum appellatum. 3.Litigância de má-fé. Apesar de reconhecer que a argumentação da apelante mais tumultua do que esclarece os fatos, não resta caracterizada litigância de má-fé, mesmo porque tal técnica, de defesa ampla e negativa, prejudica a própria demandada. Apelo improvido.(Apelação Cível, Nº 70027377860, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Orlando Heemann Júnior, Julgado em: 08-10-2009.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo analisar, à luz da legislação nacional e internacional a aplicabilidade das leis em relação ao contrato de transporte e fretamento aéreo. Ao limiar desta pesquisa, buscou-se analisar minuciosamente, o aspecto indenizatório correlato a responsabilidade civil das empresas de transporte aéreo, seja no caso de dever de reparação a lesão, perda ou extravio de bagagens, atraso na realização do serviço, avaria ou perda de mercadoria, dentre outros.

Discorreu-se acerca dos artigos contidos no Código Civil Brasileiro, Código de Defesa do Consumidor, Constituição da República Federativa do Brasil, Convenção de Varsóvia, Montreal e Chicago, Código Brasileiro de Aeronáutica e demais disposições normativas, como as da Agência Nacional de Aviação Civil e suas respectivas resoluções.

O objetivo do presente trabalho era verificar, qual o ordenamento jurídico escolhido, pela jurisprudência brasileira, de forma a gerir os conflitos no âmbito das indenizações que decorrem do transporte aéreo nacional e internacional. A partir de então, podemos verificar as consequências causadas em razão de uma lei prevalecer sobre a outra.

Após a confecção deste trabalho, podemos considerar que o entendimento majoritário do Supremo Tribunal Federal, com base no artigo 178 da Constituição da República Federativa do Brasil/1988, é que as normas e tratados internacionais relativos à responsabilidade das empresas aéreas, especificamente as Convenções de Varsóvia e Montreal, se sobrepõem em relação ao Código de Defesa do Consumidor, quando tratando de voos internacionais, pois do contrário, se tratando de voos domésticos, existe o conflito entre as Convenções e o Código de Defesa do Consumidor. Apesar disso, grande parte da doutrina defende a aplicabilidade do CDC. Vale dizer que em relação ao Código Brasileiro de Aeronáutica, o CDC tem prevalência sobre o mesmo.

Desta forma, é importante salientar que o direito aeronáutico, está diretamente ligado com as relações jurídicas relacionadas com o transporte aéreo, no âmbito nacional, internacional e na aviação civil em geral.

Em relação às questões contratuais de direito civil, no contrato de fretamento, as responsabilidades relativas à execução do contrato, iniciam com a obrigação do fretador em dispor da aeronave e dos seus serviços ao contratante, mediante pagamento.

Sendo assim, os objetivos do trabalho foram atingidos, uma vez que foi aclarado o modelo de contrato de transporte com enfoque no contrato de fretamento, e a aplicabilidade da legislação vigente.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, José Gabriel Assis de. **Contrato de Transporte Aéreo no Novo Código Civil Brasileiro**. Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. Edição nº 87. 2004.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Empresas aéreas – consultas**. Disponível em:
<<https://sistemas.anac.gov.br/sas/empresasaereas/view/frmEmpresas.aspx>>.
Acesso em: 15 abr. 2020.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. **IAC – Instrução de Aviação Civil – IAC 3151**. Disponível em: <<http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/IAC3151.PDF>>.
Acesso em: 20 jun. 2020.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. **O táxi aéreo e suas principais características**. Disponível em:
<<https://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 15 abr. 2020.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. **Regulamento Brasileiro da Aviação Civil, RBAC nº 45 emenda nº 01**: Marcas de identificação, de nacionalidade e de matrícula. Disponível em: <<file:///C:/Users/srtaa/Downloads/RBAC%2045.pdf>>.
Acesso em: 12 abr. 2020.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 139 de 09 de março de 2010**. Regulamenta os procedimentos de comercialização dos serviços de transporte aéreo de carga, doméstico e internacional. Disponível em:
<<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2010/resolucao-no-139-de-09-03-2010>>. Acesso em: 21 jun.2020.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 377 de 15 de março de 2016**. Regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras e dá outras providências. Disponível em:
<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-377-15-03-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0377%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2019-0514.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2020.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei nº 440 de 09 de agosto de 2017**. Estabelece as regras para o processo de registro dos serviços de transporte aéreo. Disponível em:
<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao1/resolucoes/2017/resolucao-no-440-09-08-2017/@@display-file/arquivo_norma/RA2017-0440.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2020.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução Lei n. 546 de 18 de março de 2020**. Disponível em: <<http://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-546-de-18-de-marco-de-2020-249025886>>. Acesso em: 20 jun.2020.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. **Serviços Aéreos Públicos**. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/servicos-aereos-publicos>>. Acesso em 09.abr.2020.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 08 abr.2020.

_____. **Decreto nº 5.910, de 27 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/D5910.htm> Acesso em: 08 abr.2020.

_____. **Decreto Lei n. 21.713, de 27 de agosto, de 1946**. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm>. Acesso em: 08 abr.2020.

_____. **Lei n. 7.565, de 19 de Dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm>. Acesso em: 04 abr.2020.

_____. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm>. Acesso em: 08 abr.2020.

_____. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm>. Acesso em: 06 abr.2020.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

DE ALMEIDA, José Gabriel Assis. Contrato de Transporte Aéreo no Novo Código Civil Brasileiro. Revista Brasileira de Direito Aeroespacial. Edição nº 87. 2004.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**. v. II. São Paulo: Saraiva, 2003.

GOMES, Orlando. **Contratos**. 18ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

GONÇALVES, Carlos Roberto **Direito Civil: Direito das Obrigações**. v. 6. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

MARTINS, Fran. **Contratos e Obrigações Comerciais**. Rio de Janeiro: Forense, 2002.

MIRANDA, Maria Bernadete. RODRIGUES, Luiz Eduardo Miranda José. Contrato de Transporte Aéreo – Aplicabilidade do Código Brasileiro de Aeronáutica, do Código Civil e Código de Defesa do Consumidor. **Revista Virtual Direito Brasil**, [S.l], 2009. Disponível em: <<http://www.direitobrasil.adv.br/artigos/aer.pdf>>. Acesso em: 09 jun. 2020.

MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de Direito Civil: Obrigações**. São Paulo: Saraiva, 1956.

NASIHGIL, Arion Augusto Nardello. SPONHOLZ, Sandres. Artigos Jus. **Contrato de Transporte Aéreo**, 2001. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/20499/contrato-de-transporte-aereo/2>>. Acesso em: 10 jun. 2020.

NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria de Andrade. **Código Civil Comentado**. 8. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

OLIVEIRA, Alexsandro Gomes de. O Código de Defesa do Consumidor e os contratos bancários. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 14, n. 2040, 31/01/2009. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/12283/o-codigo-de-defesa-do-consumidor-e-os-contratos-bancarios>>. Acesso em: 09 abr.2020.

RIO DE JANEIRO. **Recurso Extraordinário**: RE n. 636331. Desembargadora Relatora Ministra Cármen Lúcia Antunes Rocha, Rio de Janeiro, 25/05/2017. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4040813>>. Acesso em: 10 de março de 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado. **Apelação Cível n. 70027377860**. Desembargados Relator Orlando Heemann Júnior. Novo Hamburgo, 08/07/2009. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 12 jun. 2020.

_____. Tribunal de Justiça do Estado. **Apelação Cível n. 70076097906**. Desembargador Relator Ministro Antônio Maria Rodrigues de Freitas Iserhard, Santo Angelo, 31 de janeiro de 2018. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 11 abr. 2020.

_____. Tribunal de Justiça do Estado. **Apelação Cível n. 70082248469**. Desembargadora Relatora Ministra Cláudia Maria Hardt, Caxias do Sul, 10/06/2020. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 25 abr.2020.

_____. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. **Apelação Cível n. 70083714816**. Desembargador Relator Ministro Umberto Guaspari Sudbrack. Porto Alegre, 05/03/2020. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 10 jun. 2020.

_____. Tribunal de Justiça do Estado. **Recurso Inominado n. 71008942997**. Desembargadora Relatora Ministra Elaine Maria Canto da Fonseca. Canoas, 13/05/2020. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 15 mai.2020.

_____. Tribunal de Justiça do Estado. **Recurso Inominado n. 71009024498**. Desembargador Relator Ministro Roberto Behrendorf Gomes da Silva, Santiago do Sul. 27/11/2019. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/buscasolr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 25 mai.2020.

_____. Tribunal de Justiça do Estado. **Recurso Inominado n. 71009153446**. Desembargador Relator Ministro Fabio Vieira Heerdt. Santo Augusto, 13/02/2020. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 10 abr.2020.

_____. Tribunal de Justiça do Estado. **Recurso Inominado n. 71009242496**. Desembargadora Relatora Ministra Maria Lúcia Coccaro Martins Facchini. Porto Alegre, 26/05/2020. Disponível em: <<https://www.tjrs.jus.br/site/busca-solr/index.html?aba=jurisprudencia>>. Acesso em: 30 mai. 2020.

SIQUEIRA, Isadora Coffani dos Santos de. Modais de Transporte. **Revista Porto Gente**, [S.l.], 01/01/2016. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/74189-modais-de-transporte>>. Acesso em: 06 abr. 2020.

TARTUCE, Flávio. **Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil**. v. 2. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

_____. **Direito Civil, v. 2: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil**. 9.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

USTÁRROZ, Daniel. **Contratos em Espécie**. São Paulo: Atlas, 2015. E-book. Disponível em: <<https://biblioteca.faculadedombosco.net:8443/pergamum/biblioteca/index.php>>. Acesso em: 20 jan. 2020.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil: Obrigações e Responsabilidade civil**. 17. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

VIANA, Marco Aurelio da Silva. **Código Civil Comentado – Parte Geral**. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2009.

_____. FIGUEIREDO, Sálvio de. (Coord). **Comentários ao Novo Código Civil**. v. XVI. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2007

ANEXO A – Modelo de Contrato de Prestação de Serviços de Táxi Aéreo

A) CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

I . DAS PARTES E DO OBJETO

CONTRATANTE:, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF) sob nº, com endereço na Rua, nº, Bairro, em, neste ato representanda por, RG, inscrita no Cadastro de Pessoa Física do Ministério da Fazenda (CPF/MF), sócio administrador.

CONTRATADA: UNIAIR TÁXI AÉREO LTDA., sociedade inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.261.159/0001-10, com sede na Cidade de Porto Alegre/RS, sito na Avenida Sertório, nº 1988 – Aeroporto Internacional Salgado Filho, neste ato por seu representante legal, a seguir denominada **CONTRATADA**.

OBJETO: prestação de serviços de táxi-aéreo, por parte da **CONTRATADA**, diretamente à **CONTRATANTE**, nos termos deste contrato.

II . DAS CLÁUSULAS

Cláusula Primeira: A **CONTRATADA** prestará diretamente à **CONTRATANTE**, ou pessoa por esta última designada na solicitação nº, o serviço de táxi-aéreo entre as cidades de ->->....., com voo programado para o dia ... de ... de 20..., às ...horas e ... min.

§ 1º: O serviço de táxi-aéreo que trata o “caput” desta cláusula será prestado, pela **CONTRATADA**, através da aeronave **King Air**, devidamente equipada e homologada pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, órgão regulador da atividade, obedecidas as normas éticas e legais que regem o serviço, nos termos deste contrato.

§ 2º: A prestação do serviço de táxi-aéreo que trata o “caput” desta cláusula resta condicionada que os aeroportos de origem e de destino mantenham a homologação e registro perante a ANAC, bem como ofereçam as condições técnicas necessárias para uma operação segura, de acordo com os manuais dos fabricantes das aeronaves operadas pela **CONTRATADA**, sempre respeitando as normas e instruções da Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC.

§ 3º: A **CONTRATADA** não responde por eventual atraso no voo

previsto no “caput” desta cláusula, ou sua suspensão, decorrente de força maior, caso fortuito ou condições técnicas e climáticas que impeçam a operação aérea.

Cláusula Segunda: A **CONTRATANTE** pagará à **CONTRATADA**, enquanto contraprestação econômica pelos serviços previstos neste contrato, o valor mínimo de **R\$** (.....), **pagos por meio de.....**

§ Único: Ocorrendo impontualidade no pagamento de que trata o “caput” desta cláusula, o valor será corrigido pela variação do Índice Geral de Preço de Mercado da Fundação Getúlio Vargas (IGPM/FGV), no período, acrescidos de juros de mora, no percentual de 1% (um por cento) ao mês, e multa moratória de 2% (dois por cento) sobre valor total do débito, devidamente atualizado.

Cláusula Terceira: Na hipótese de a **CONTRATANTE**, por sua vontade unilateral, sem justa causa, cancelar a presente contratação, em prazo inferior a vinte e quatro horas (24h) do horário programado para a partida do voo, previsto no “caput” da **cláusula primeira**, deste instrumento, pagará à **CONTRATADA**:

- a)** o valor equivalente aos efetivos custos que esta teve com a disponibilização do voo, neles incluindo a própria aeronave, a equipe de tripulantes, dentre outros; **ou**
- b)** o valor equivalente a quinze por cento (15%) do valor de contraprestação econômica estipulado na **cláusula segunda**, acima, a título de indenização pela disponibilidade da aeronave, impedindo a contratualização desta com terceiros, o que for maior dentre as duas hipóteses.

Cláusula Quarta A **CONTRATANTE**, resta ciente e de pleno acordo que o inadimplemento da contraprestação tratada na cláusula segunda, deste instrumento, após 15 (quinze) dias da realização da prestação do serviço (voo executado), enseja na possibilidade de protesto do título, por parte da **CONTRATADA**, na possibilidade de sua inclusão em cadastro negativo de crédito (SERASA/SPC/SCPC), bem como na adoção de todas as demais medidas de cobrança permitidas em lei.

§ Único: A retirada da **CONTRATANTE** do cadastro de que trata o “caput” desta cláusula, pela **CONTRATADA**, só ocorrerá após a quitação de todos os débitos oriundos deste instrumento.

Cláusula Quarta: Fica eleito o foro da Comarca de Porto Alegre, para dirimir qualquer demanda sobre este instrumento, com renúncia expressa de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

III . CONCLUSÃO

E por estarem assim justas e contratadas, as partes assinam o presente instrumento em 2 (duas) vias, de igual teor e forma, na presença de duas testemunhas.

Porto Alegre, de Fevereiro de 2019.

CONTRATANTE

UNIAIR TÁXI AÉREO CONTRATADA

Testemunha:

Testemunha:

ANEXO B – Modelo de Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Aeromédico

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO

I . DAS PARTES E DO OBJETO

CONTRATANTE: **XXX**, inscrito no Cadastro de Pessoas Físicas CPF **XXX**, RG **XXX**, com endereço na Rua General Salvador Pinheiro Machado, 000 – Bairro Monsenhor Wolskel – Cidade São Luiz Gonzaga / RS, a seguir denominada **CONTRATANTE** do transporte aeromédico de **XXX**.

CONTRATADA: **UNIAIR TÁXI AÉREO LTDA.**, sociedade inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.261.159/0001-10, com sede na Cidade de Porto Alegre/RS, sito na Avenida Sertório, nº 1988 – Aeroporto Internacional Salgado Filho, neste ato por seu representante legal, a seguir denominada **CONTRATADA**.

OBJETO: prestação de serviços de transporte aéreo, por parte da **CONTRATADA**, diretamente à **CONTRATANTE**, ou pessoa por ela indicada, nos termos deste contrato.

II . DAS CLÁUSULAS

Cláusula Primeira: A **CONTRATADA** prestará diretamente à **CONTRATANTE**, ou pessoa por ela designada, o serviço de remoção aérea, este compreendido entre o limite geográfico **de São Luiz Gonzaga / RS ao de Porto Alegre/RS**, conforme orçamento nº 47064.

§ 1º: O serviço de transporte aéreo que trata o *caput* desta cláusula será prestado, pela **CONTRATADA**, através da aeronave King Air C90SE (PT-WZC), devidamente equipada e homologada pela Agência Nacional de Aviação Civil -ANAC, órgão regulador da atividade, obedecidas as normas éticas e legais que regem o serviço, nos termos deste contrato.

§ 2º: A prestação do serviço de transporte aéreo que trata o *caput* desta cláusula resta condicionada que os locais de origem e de destino possuam aeródromos homologados ou registrados pela ANAC e que ofereçam as condições técnicas necessárias para uma operação segura de acordo com os manuais dos fabricantes das aeronaves

operadas pela **CONTRATADA**, sempre respeitando as normas e instruções da Agência Nacional de Aviação Civil e do Ministério da Defesa.

§ 3º: A **CONTRATADA** não responde por eventual atraso no voo, ou sua suspensão, decorrente de força maior, caso fortuito ou condições técnicas e climáticas que impeçam a operação aérea.

Cláusula Segunda: A **CONTRATANTE** pagará à **CONTRATADA**, enquanto contraprestação pelos serviços previstos neste contrato, o valor líquido e certo de R\$ 22.000,00 (Vinte e dois mil reais) por meio de depósito em 30/04/2020.

§ 1º: A **CONTRATADA** poderá, a seu critério e por mera liberalidade, facilitar o pagamento do valor da contraprestação econômica, indicando à **CONTRATANTE** os termos, forma e modalidade de quitação a ser adotada.

§ 2º: Ocorrendo impontualidade no pagamento de prestação que trata o *caput* desta cláusula, o valor será corrigido pela variação do IGPM/FGV, no período, acrescidos de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e multa de 10% (dez por cento) sobre valor total do débito, devidamente atualizado.

§ 3º: Passados 15 (quinze) dias do inadimplemento da prestação que trata o *caput* desta cláusula, resta autorizada a **CONTRATADA** a inscrever a **CONTRATANTE** junto ao cadastro negativo de crédito (SERASA/SPC/SCPC), bem como a adotar todas as medidas legais de cobrança.

§ 4º: A retirada da **CONTRATANTE** do cadastro negativo de crédito, por parte da **CONTRATADA**, só ocorrerá mediante a quitação de todos os débitos oriundos deste instrumento.

§ 5º: Na hipótese da **CONTRATADA** deslocar a aeronave para realizar o transporte aeromédico e, por motivos alheios à sua vontade, tais como os previstos no § 3º, da cláusula primeira, acima, não conseguir efetivar a remoção, obrigará à **CONTRATANTE** ao pagamento do valor equivalente a oitenta por cento (80%) do montante fixado no *caput* desta cláusula.

Cláusula Terceira: O prazo deste contrato é aquele previsto para a remoção aérea.

Cláusula Quarta: Fica eleito o foro da Comarca de Porto Alegre, para dirimir qualquer demanda sobre este instrumento, com renúncia expressa de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

III . CONCLUSÃO. E por estarem assim justas e contratadas, as partes assinam o presente instrumento em 2 (duas) vias, de igual teor e forma, na presença de duas testemunhas.

Porto Alegre, 30 de Abril de 2020.

CONTRATANTE: _____

CONTRATADA: _____