



Anhanguera

LUCAS JOSÉ ANACLETO DE SOUZA MATOS

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO

LUCAS JOSÉ ANACLETO DE SOUZA MATOS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Anhanguera Educacional, como requisito parcial para a obtenção do título de graduado em Direito.

Orientador: Thalissa Bassan

LUCAS JOSÉ ANACLETO DE SOUZA MATOS

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Anhanguera Educacional, como requisito parcial para a obtenção do título de graduado em Direito.

BANCA EXAMINADORA

Prof(a). Titulação Nome do Professor(a)

Prof(a). Titulação Nome do Professor(a)

Prof(a). Titulação Nome do Professor(a)

Leme - SP, diade mês de 2023

Dedico este trabalho...

A Igor De Camargo Moscheto, um grande amigo que Deus e a vida me presentearam, grandes conselhos recebi desta pessoa não somente para me dedicar nos estudos, mas para ter uma vida abençoada e repleta de tudo o que for bom, afinal tem amigos que em certos momentos são amigos, em outros momentos irmãos e em outros momentos pais.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus por ter me iluminado o tempo todo, e a minha mãe, Dirlene Teresinha Anacleto De Souza Matos, por sempre ter me aconselhado a todo momento.

Aos amigos, Silvano Carlos Duarte, Elton Luis Gildo, Cristiano Ricardo Antunes, Wellington Ouro Preto, Franciéllen De Barros, Cecília Rodrigues Frutuoso Hildebrand, Gustavo Marcelo de Sousa Jardim, por terem estado ao meu lado em tempos que não foram fáceis, e me ajudaram a iniciar uma trilha na vida.

MATOS, Lucas José Anacleto De Souza. **Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo**:2023. 37 folhas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Anhanguera Educacional, Leme - SP, 2023.

RESUMO

Intercorrências, situações problemáticas, momentos que não são de alegria, contudo mostra a evolução da espécie humana, que utiliza transporte que passa sobre as nuvens para realizar as atividades. Dentre as atividades, passeio, trabalho, transporte de mercadorias, entretanto é um meio que oferece risco a quem utiliza, por conta da altura que está do solo, e o tamanho da força G, que ocorre sobre esse objeto que está no ar e uma queda o resultado normalmente é morte, além disso, perdas, extravios e danos em bagagens e cargas, normalmente ocorre, em razão da quantidade que são transportadas, entende-se que possui organização através de números, códigos, emitidos em documentos, contratos e recibos, entretanto ocorre falhas, por conta da espécie ser falha, com base nisso, analisa-se a situação e entende-se a necessidade do ordenamento jurídico, neste diapasão surge os diplomas normativos, sendo eles, Código Brasileiro de Aeronáutica, Convenção de Montreal, Convenção de Varsóvia, e Portarias e outras circulares emitidas pela Agência Nacional da Aviação Civil..

Palavras-chave: Intercorrências. Falhas. Transporte. Código. Diplomas Normativos.

MATOS, Lucas José Anacleto de Souza. **CIVIL LIABILITY OF THE AIR CARRIER** :2023.37 folhas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Anhanguera Educacional, Leme-SP, 2023..

ABSTRACT

Intercurrences, problematic situations, moments that are not of joy, however, show the evolution of the human species, which uses transport that passes over the clouds to carry out activities. Among the activities, walking, work, transporting goods, however, it is a means that offers risk to those who use it, due to the height from the ground, and the size of the G force, which occurs on this object that is in the air and a fall the result is usually death, in addition, loss, loss and damage to luggage and cargo, it usually occurs, due to the quantity transported, it is understood that it has organization through numbers, codes, issued in documents, contracts and receipts , however failures occur, because the species is flawed, based on this, the situation is analyzed and the need for the legal system is understood, in this tuning fork the normative diplomas appear, namely, Brazilian Aeronautical Code, Montreal Convention, Convention of Warsaw, and Ordinances and other circulars issued by the National Civil Aviation Agency.

Keywords: Complications.Failures.Transport.Code.Normative Diplomas

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAC Agência Nacional Da Aviação Civil

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	13
2. EVOLUÇÃO HUMANA E APLICAÇÃO DAS LEGISLAÇÕES	14
3. DIÁLOGO ENTRE AS LEGISLAÇÕES APLICÁVEIS	21
4. ACIDENTES AÉREOS E TRANSPORTE DE BAGAGENS E CARGAS	28
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	37
REFERÊNCIAS.....	38

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo principal investigar a problemática da responsabilidade civil do transportador aéreo em geral, sendo ele de passageiros, cargas, coisas, entre outras situações.

Considerando isso, o trabalho irá tratar de definir responsabilidade civil especialmente nos caso do transporte aéreo, neste caso estão presentes a responsabilidade civil subjetiva, e a responsabilidade civil objetiva, e também a aplicação do Código de Defesa do Consumidor, Código Brasileiro de Aeronáutica, Diplomas Normativos referentes ao setor aéreo, Convenção de Varsóvia, Convenção de Montreal, nas situações cabíveis e demais tratados que o Brasil é signatário.

É um trabalho de extrema importância, sendo que diariamente um grande número de pessoas faz uso deste meio de locomoção, compreende-se que este número sofreu uma queda em razão da pandemia do novo coronavírus, entretanto, ainda é um meio bastante utilizado.

Compreendendo os pontos apresentados e entendimentos jurisprudenciais, e doutrinários, apresentar-se-á, falhas nesse serviço prestado à sociedade brasileira e mundial, dentre eles atrasos em aeroportos, cancelamentos de voos, extravios de bagagens, e outras situações problemáticas da aviação.

2. EVOLUÇÃO HUMANA E APLICAÇÃO DAS LEGISLAÇÕES

Desde os primórdios, o ser humano está em constante evolução, evoluindo maneiras de pensamentos, formas de comunicar, vestir, andar.

Os Antepassados utilizavam ferramentas como pedras amarradas em madeira, para ser armas e realizavam caças com isso, deste modo conseguindo seu alimento.

Em razão disto, foi evoluindo, utilizando sapatos para andar, correr e outras ferramentas.

Com o passar dos tempos utilizaram de animais para transporte, para ir de um local para o outro.

Entretanto, essa espécie de animal evolui a todo momento, por consequência disto, criou o primeiro veículo automotor facilitando o transporte e tendo mais conforto, porém, somente dentro do mesmo continente o transporte era realizado em um tempo ideal dentro de um veículo.

Desta forma a maneira para ter um transporte com uma velocidade menor sem ser através de carros ou outro meio que não foi citado anteriormente, transporte marítimo, que leva dias, meses de um local para outro.

Em detrimento disto, criou o avião, o primeiro vôo realizado foi curto. Novidades Sempre foram surgindo, e novos aviões também, máquinas que percorrem distancias em um curto espaço de tempo.

O ser humano é uma espécie que foi criada para viver em sociedade, entretanto, já que somos animais racionais, necessita-se de regras, no caso leis, ordenamentos jurídicos, maneiras para viver civilizadamente.

Todavia, a evolução que iremos comentar, será a respeito do transporte aéreo. Situações problemáticas do transporte aéreo e como elas são resolvidas.

Em um primeiro plano as legislações existentes.

2.1 DAS LEGISLAÇÕES

Observamos a previsão do Art. 1º do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986: *“O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.”*(BRASIL, 1986)

Com base nessa previsão legislativa, o Direito Aeronáutico é dividido em vários planos, sendo eles Tratados, Convenções e Atos internacionais que o Brasil seja parte, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Entretanto iremos tecer comentários sobre as legislações existentes e responsabilidade civil do transportador aéreo e como são tratados pelas legislações as intercorrências do transporte aéreo.

2.2 TRATADOS

Tratados Internacionais são instrumentos de necessidade para o estabelecimento do equilíbrio entre as nações. Sempre mantendo uma relação harmônica, ou, em outras palavras, é pacto firmado entre países ou outros grupos étnicos, com os seguintes propósitos, instituir a paz e o equilíbrio econômico, definir fronteiras físicas, estabelecer a organização de atividades comerciais, instituir regras ambientais.

2.3 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

Entende-se por convenções internacionais, os seguintes dados:

As Convenções Internacionais são documentos firmados com o objetivo de definir padrões mínimos a serem seguidos pelos países no tocante a temas de interesse geral. Normalmente, os assuntos são discutidos em

conferências multilaterais, de modo em que os Estados possam participar ativamente da construção do documento.

São criados com o principal objetivo, busca pela paz entre os países, relacionamento harmônico, livre comércio.

Presentes baila deste tema, estamos com as seguintes convenções, Montreal, e Chicago, por conta do Brasil ser signatário em ambas.

2.4 RESPONSABILIDADE CIVIL

Com base no artigo 186, do Código Civil de 2002: *“Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar ou causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.” (BRASIL, 2002).*

Segundo este entendimento, toda ação contrária ao ordenamento jurídico enseja em responsabilidade civil, por conta de cometer um ato ilícito. Em razão de todo comportamento que resultar em negligência, imprudência, violação de danos ou uma simples atitude de causar dano.

Por conta desses elementos, tecemos em tela os seguintes comentários:

Negligência: o comportamento negligente é entendido como falta de cuidado.

Então em uma situação de negligencia, não houve o cuidado necessário que deveria ser aplicado.

Imprudência: comportamento imprudente, pode ser entendido como comportamento sem cautela.

Diante disto, temos a baila, que em situação de imprudência, era o momento que em o individuo tem a exata compreensão do que determinada ocorrência comportamental pode resultar, e com base em tudo isso, comete tal comportamento.

Violar: situações que violam determinados itens, são aquelas cujo o que está expresso, são atitudes de desrespeito, de infringimento.

Em razão disto, tecemos os seguintes entendimentos, ocorrências que violam leis, outrem, são momentos de desrespeito, diante disso está quebrando um viés obrigacional, por conta deste elemento enseja em responsabilidade civil.

Nas palavras de Carlos Roberto Gonçalves:

Responsabilidade civil é, assim, um dever jurídico sucessivo que surge para recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário. Destarte, toda conduta humana que, violando dever jurídico originário, causa prejuízo a outrem é fonte geradora de responsabilidade civil(GONÇALVES, 2019)

Deste modo, compreende-se que toda violação a uma obrigação contratual enseja em responsabilidade civil, podendo ela ser objetiva ou subjetiva.

Em relação a aviação civil, a obrigação está presente em vários assuntos, por conta do contrato de transporte, conforme está expresso e positivado, no artigo 730 do Código Civil Brasileiro de 2002: *“Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.”(BRASIL, 2002)*

Todo contrato gera uma obrigação que quando não cumprida, enseja em inadimplemento, resultando em responsabilidade civil.

Assim sendo, no caso da aviação civil, está em vários aspectos, por conta de estar firmado os mais diversos contratos, e todo contrato gera uma obrigação a ser adimplida, e conseqüentemente gerando um ônus para ambas as partes, entretanto, quando ocorre o inadimplemento, sendo eles, extravio de bagagens, atraso e cancelamento de vôo, danos causados a pessoas ou coisas durante o

transporte, enseja em responsabilidade civil, podendo ela ser de natureza objetiva ou subjetiva.

2.5 RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA

Nas palavras de Carlos Roberto Gonçalves:

“A lei impõe, entretanto, a certas pessoas, em determinadas situações, a reparação de um dano independentemente de culpa. Quando isto acontece, diz-se que a responsabilidade é legal ou “objetiva”, porque prescinde da culpa e se satisfaz apenas com o dano e o nexo de causalidade.”(GONÇALVES, 2019)

Para a responsabilidade civil ser de Natureza Objetiva, precisa ter na situação que resultou este elemento, os seguintes componentes, nexo causal, e ser independente da culpa.

Em relação ao transporte aéreo, em situação, por conta do mal tempo, o avião venha a cair, e resultar em um dano que ocasionou morte dos tripulantes, irá incidir em reponsabilidade civil de natureza objetiva.

Segundo o Entendimento de Gustavo Tepedino, Aline Miranda Valverde Terra e Gisela Sampaio da Cruz Guedes:

“Em etapa sucessiva, o legislador, mediante expressa disposição legislativa, passou a impor o dever de indenizar independentemente da identificação da conduta culposa do ofensor, associando a reparação não pelo seu comportamento, mas ao risco da atividade da qual resultou o dano.”

Com base nesse entendimento, toda vez que determinada atividade oferecer risco de dano a outrem, se o resultado dessa atividade for dano a outrem, ensejará em responsabilidade civil objetiva.

Em detrimento de ambas as situações, independente de contem o elemento culpa, mas se a atividade resultar em dano, apresentando risco a outrem, estará na esteia da responsabilidade civil objetiva.

2.6 RESPONSABILIDADE CIVIL SUBJETIVA

Nas palavras de Carlos Roberto Gonçalves:

Diz-se, pois, ser “subjetiva” a responsabilidade quando se esteia na ideia de culpa. A prova da culpa do agente passa a ser pressuposto necessário do dano indenizável. Nessa concepção, a responsabilidade do causador do dano somente se configura se agiu com dolo ou culpa. (GONÇALVES, 2019)

Diante deste exposto, quando o resultado da ação de outrem for dano, resultará em responsabilidade civil subjetiva contendo o elemento culpa ou dolo.

Na esteia da aviação civil, a luz do artigo 186 do Código Civil Brasileiro de 2002: *“Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar ou causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”* (BRASIL, 2002)

Com base nesse entendimento legislativo, toda situação, seja ela extravio de bagagens, danificação a carga, em casos de transporte de carga, danificação psicológica a pessoas, por conta de imprudência do piloto, neste caso estando alicerçado em uma ação voluntária, o resultado será responsabilidade civil subjetiva.

2.7 ENTENDIMENTOS JURISPRUDENCIAIS

APELAÇÃO. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE ÁREO NACIONAL. Companhia aérea que impediu a autora de embarcar na aeronave sem justificativa. Sentença de improcedência. Recurso da autora. Acolhimento. Consumidora que adquiriu passagem aérea para comparecer ao velório e sepultamento de seu genitor. Decolagem e aterrissagem do voo originalmente contratado nos horários previstos. Apesar da autora ter sido reacomodada posteriormente, o fato inicial (preterição de passageiro)

ensejou o atraso no destino e, por conseguinte, a perda do velório e enterro de seu genitor. Vício do serviço configurado. Aplicação do art. 14 do CDC. Situação de inegável abalo moral. Indenização fixada em R\$ 20.000,00. SENTENÇA REFORMADA. RECURSOPROVIDO.(TJSP, 2023)

Nessa esteia, estamos diante de uma responsabilidade civil subjetiva, por conta de ter o elemento principal para se configurar nesse segmento jurídico, dolo ou culpa, por não apresentar da ré não apresentar justificativa plausível, entende-se que houve dolo nessa situação, sendo considerado que houve a intenção em prejudicar a autora.

APELAÇÃO. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE ÁREONACIONAL. ATRASO DE VOO E PERDA DE CONEXÃO. Sentença de procedência. Insurgência da ré. Falha na prestação de serviços. Chegada ao destino com cerca de doze horas de atraso. Relação de consumo. Nexo causal e responsabilidade objetiva do transportador. Auxílio material não comprovadamente prestado. Dano moral efetivamente comprovado, no caso concreto, ante desassistências, ao longo do período de atraso da viagem, que acarretaram, inclusive, na perda de diária de hospedagem contratada. Indenização devida. Valor indenizatório de R\$ 5.000,00, em favor da autora e do autor, fixado em proporcionalidade e que não comporta redução. Danos materiais atinentes a perda de uma diária. Ressarcimento devido. Alteração, de ofício, do termo inicial de incidência dos juros moratórios. Responsabilidade civil contratual. Incidência a contar da citação. Art. 405, do CC. APELAÇÃO DESPROVIDA, com observação..(TJSP, 2023)

Nesse relato, estamos diante da responsabilidade civil objetiva, apresenta o nexos causal, mas não o elemento culpa ou dolo, apenas o rompimento contratual, assim sendo, não pode tecer comentários relacionados a responsabilidade civil subjetiva, enseja em responsabilidade civil, mas nesse caso a objetiva.

Ocorreu apenas atrasos, não esteve em acordo com as normas regulamentadoras do Direito Aeronáutico, no caso diplomas normativos da ANAC, no entanto em nenhum momento agiu com dolo ou culpa

3. DIÁLOGO ENTRE AS LEGISLAÇÕES APLICÁVEIS

Entende que em toda forma de serviço prestado, deva existir contratos estabelecidos, na seara do transporte aéreo, também, resultado da palavra transporte como está presente no Código Civil de 2002 em seu artigo 730 “ *Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.*”

Diante deste exposto está presente as relações de consumo, sendo que consumidor é todo aquele que adquire bens ou serviços em busca de um resultado. A luz do artigo 2º do Código de Defesa Do Consumidor:

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

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

Nesta seara, no caso o transporte, é visivelmente a relação de consumo, situação da qual, resulta diariamente em intercorrências nos aeroportos do nosso país, e também no exterior, dentre as situações, atrasos, cancelamentos de voos, extravios de bagagens, resultando em situações negativas, sendo que o Código Civil e Código Aeronáutico Brasileiro expõem os mesmos textos legislativos com pequenas mudanças.

Dispõe o Código Aeronáutico Brasileiro em seu artigo 222, “*pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem ou carga, por meio de aeronave, mediante pagamento.*”

A luz deste texto legislativo compreende que o contrato objetiva um resultado, conforme preceitua o Código Civil Brasileiro, que contrato de contrato de transporte obriga alguém transporte de um lugar para outro mediante recompensa pessoas ou coisas, diante desta escrita verifica-se o resultado da relação comercial o transporte, contudo, existem as entrelinhas, o sublinhares da relação comercial, de acordo com o que observa-se acima o consumidor é o elo final da cadeia de toda uma estrutura para determinada relação, resultando-se em um ser hipossuficiente, por conta disto é por relações comerciais são protegidas por contratos, e entende-se o que traz o artigo 6º do Código de Defesa do Consumidor:

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;

II - a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, asseguradas a liberdade de escolha e a igualdade nas contratações;

III - a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, bem como sobre os riscos que apresentem;

IV - a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços;

V - a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas;

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

VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos, assegurada a proteção Jurídica, administrativa e técnica aos necessitados;

VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências;

IX - (Vetado);

X - a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral.

XI - a garantia de práticas de crédito responsável, de educação financeira e de prevenção e tratamento de situações de superendividamento, preservado o mínimo existencial, nos termos da regulamentação, por meio da revisão e da repactuação da dívida, entre outras medidas;

XII - a preservação do mínimo existencial, nos termos da regulamentação, na repactuação de dívidas e na concessão de crédito;

XIII - a informação acerca dos preços dos produtos por unidade de medida, tal como por quilo, por litro, por metro ou por outra unidade, conforme o caso. (Incluído pela Lei nº 14.181, de 2021)

Parágrafo único. A informação de que trata o inciso III do caput deste artigo deve ser acessível à pessoa com deficiência, observado o disposto em regulamento.

Encontra-se diante da teoria do risco, “teoria do risco”, que preceitua os seguintes termos:

“A teoria do risco só foi realmente adotada com a Constituição Federal de 1988, em seu art. 37, §6º e com o Código de Defesa do Consumidor. Os juristas, em busca da fundamentação para o estudo da responsabilidade objetiva, criaram a teoria do risco, que compreende que, se alguém exerce uma atividade criadora de perigos especiais, deve responder pelos danos que ocasionar a outrem. No estudo da teoria do risco, encontramos algumas modalidades trazidas pela doutrina, uma vez que o Código Civil, em seu art. 927, não faz qualquer distinção, como:

Risco proveito: responsabiliza aquele que busca tirar proveito da atividade danosa, baseando-se no preceito de quem auferir o bônus, deve suportar o ônus (Ubi molumus, ibi et onus esse debet).

Risco profissional: onde o dever de indenizar ocorre sempre que o fato prejudicial decorre da atividade ou profissão do lesado. Justifica a reparação dos acidentes de trabalho.

Risco excepcional: ocorre quando a reparação é devida sempre que o dano for consequência de um risco excepcional, que escapa à atividade comum da vítima, ainda que estranho ao trabalho que normalmente exerça.

Risco criado: ocorre quando aquele que, em razão de sua atividade ou profissão, cria um perigo, estando assim a reparar o dano que causar, salvo prova de haver obedecido a todas as medidas idôneas a evitá-lo.

Risco integral: além dos casos acima mencionados, encontramos a teoria do risco integral, considerada uma modalidade extremada da teoria do risco, onde o agente se obriga a reparar o dano causado até quando inexistir o nexo causal, ou seja, o dever de indenizar surge tão-somente em face do dano, ainda que oriundo de culpa exclusiva da vítima, fato de terceiro, caso fortuito ou força maior”

Por conta de ser um transporte em que o risco é eminente e visível, a todo momento, sendo extravio de bagagem, acidente aéreo, podendo ser dos mais variados, diante de situações assim que toda vez que ocorre situações de quebra de contrato conforme preceitua Flávio Taturce, resulta em Responsabilidade Civil.

A responsabilidade civil surge em face de um descumprimento obrigacional pela desobediência de uma regra estabelecida em um contrato, ou por

deixar determinada pessoa de observar um preceito normativo que regula a vida.(TARTUCE, 2021)

Toda situação de aquisição de passagem aérea, é formalizada uma relação contratual, onde um dos polos encontra-se obrigado a realizar a recompensa do pagamento, muita das vezes antes de a prestação do serviço, e o outro polo está obrigado a realizar nesta situação o transporte aéreo atingindo o resultado esperado, indo do ponto A, para o ponto B, com segurança e atingindo todas as suas expectativas que foram criadas no momento da aquisição da passagem.

Entretanto no decorrer do tempo, em muitos casos tanto no Brasil, quanto no exterior, ocorre o descumprimento obrigacional ou deixando de observar um preceito normativo que regula a vida.

Dentre os preceitos normativos que regulam a vida, no transporte aéreo está presente a Convenção de Varsóvia, que trás a baila os seguintes dizeres em seu artigo 3º:

1) No transporte de viajantes, o transportador é obrigado a fazer entrega de um bilhete de passagem, que deverá mencionar:

a) o lugar e a data da emissão;

b) os pontos de partida e destino;

c) as paradas previstas, ressalvada ao transportador a faculdade de estipular que as poderá alterar, em caso de necessidade, sem que essa alteração retire ao transporte o caráter de internacional;

d) o nome e o endereço do ou dos transportadores;

e) a declaração de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido na presente Convenção.

2) A falta, irregularidade ou perda do bilhete não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte o qual continuará sujeito às regras da presente Convenção. Entretanto, ao transportador que aceitar viajante sem que haja sido entregue bilhete de passagem, não assistirá o direito de

prevalecer-se das disposições da presente Convenção que lhe excluem ou limitam a responsabilidade.

O principal elo em toda relação comercial que estabelece obrigações e direitos, documento o qual resguarda de possíveis intercorrências, sendo ele, o contrato de transporte.

INDENIZAÇÃO. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. ATRASO DE VOO. Atraso de voo incontroverso. Falha na prestação dos serviços caracterizada. Culpa exclusiva de terceiro. Não ocorrência. Utilização do sistema de “codeshare” (ou acordo de partilha de código), no qual há cooperação entre as companhias aéreas, de modo que uma transporta passageiros cujos bilhetes tenham sido emitidos pela outra. Sistema que evidencia a existência de cadeia de consumo e faz emergir a responsabilidade objetiva e solidária das companhias aéreas pelos danos causados aos consumidores, a patentear a legitimidade passiva “ad causam” da companhia aérea demandada. DANO MORAL. Ocorrência. Dano moral “in re ipsa”. Indenização fixada em R\$ 20.000,00 (R\$ 10.000,00 para cada autor), em atenção as circunstâncias do caso, ao caráter punitivo da medida, ao poderio econômico da ré e, ainda, em obediência aos princípios da equidade, razoabilidade e proporcionalidade. Quantia que proporciona justa indenização pelo mal sofrido, sem se tornar em fonte de enriquecimento indevido. DANOS MATERIAIS. Configuração. Prejuízo devidamente demonstrado. Ressarcimento devido. Sentença reformada. Apelação provida.(TJSP,2023)

Observa-se nesta situação o descumprimento, nas palavras de Flávio Tartuce, a desobediência de uma regra, que regulamenta a vida. Contudo, vários foram os diplomas normativos regulamentadores da vida que vieram a sofrer desrespeito.

Sendo, Código Civil, Código Aeronáutico Brasileiro, Código de Defesa do Consumidor e Convenção de Varsóvia, em todos esses aludidos diplomas legislativos, protegem a vida e as relações em um seguimento da mesma, no caso o transporte aéreo.

Nesta situação houve desobediência em relação a segurança, informação clara e objetiva, resultando em um descumprimento contratual, sendo que uma passagem aérea só é entregue mediante pagamento.

Um dos polos da relação comercial adimpliu com sua obrigação nesta situação, no entanto o outro polo resultou no inadimplemento de suas obrigações.

Assim sendo, aduziu em responsabilidade civil, por conta da quebra contratual.

Sendo ela objetiva, por conta da Companhia Aérea agir com culpa neste caso.

Todavia, observa-se também a Convenção de Montreal, em que expõe a existência de um contrato sem citar a palavra contrato, porém, tornando-se conhecido como é um contrato com passageiros e companhia aérea, o bilhete de passagem, por conta de conter as seguintes informações, nome da companhia e do passageiro, serviço a ser executado, no caso, transporte do ponto “a” para o ponto “b”, horário do início da execução do mesmo, e o respectivo valor., como está expresso e positivado no artigo 3º do aludido diploma normativo:

Artigo 3 – Passageiros e Bagagem

1. No transporte de passageiros será expedido um documento de transporte, individual ou coletivo, que contenha:

a) a indicação dos pontos de partida e de destino;

b) se os pontos de partida e de destino estão situados no território de um só Estado Parte e, caso haja sido prevista uma ou mais escalas no território de outro Estado, a indicação de pelo menos uma dessas escalas.

2. Qualquer outro meio em que conste a informação mencionada no número 1 poderá substituir a expedição do documento mencionado naquele número. Se um desses meios for utilizado, o transportador oferecerá ao passageiro expedir uma declaração escrita da informação conservada por esses meios.

3. O transportador entregará ao passageiro um talão de identificação de bagagem por cada volume de bagagem registrado.

4. O passageiro receberá um aviso escrito, indicando que, quando seja aplicável a presente Convenção, esta regulará a responsabilidade do

transportador por morte ou lesões, por destruição, perda ou avaria de bagagem, e por atraso.

5. O descumprimento das disposições dos parágrafos precedentes não afetará a existência nem a validade do contrato de transporte, o qual, não obstante, ficará sujeito às regras da presente Convenção, incluindo as relativas aos limites de responsabilidade.

Entretanto, em situações que o resultado é morte, como as famílias das vítimas são tratadas pelas companhias? Sendo que o principal a família perdeu, o ente querido, podendo ser passageiro, piloto, comandante, comissários de bordo, além do seguro que é pago, para que quem ficou sobreviva.

4. ACIDENTES AÉREOS E TRANSPORTE DE BAGAGENS E CARGAS

Situações deste porte, são um tanto quanto delicadas, por conta de envolver uma perda, envolve sentimentos, muita das vezes provedores financeiramente de famílias.

Neste ponto citado, ocorreu uma falha gravíssima e um desrespeito com um dos diplomas normativos, o Código De Defesa Do Consumidor, que diz em seu artigo 6º, inciso primeiro, *“a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;”*

Diante deste exposto, comenta-se a respeito de quem faz uso desse serviço, o consumidor final, o passageiro que pretende realizar uma viagem, e dentre os direitos que ele possui, a proteção da vida.

Expressa-se isto, por conta de quem faz uso deste transporte, podendo ser dos mais variados motivos, trabalho, passeio, visita a familiares. Sabe-se da existência do risco, no entanto não espera o resultado que pode vir a ocorrer.

Com relação a isso observar-se os artigos 734 e 735 do Código Civil Brasileiro de 2002

Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.(BRASIL,

Parágrafo único. É lícito ao transportados exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização

Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

É responsabilidade das companhias aéreas todas as informações relacionadas as pessoas transportadas em suas aeronaves, assim sendo, tudo o

que ocorrer no trajeto que fará, está sob os cuidados da empresa de transporte aéreo.

Relacionado a isto, a ANAC estabeleceu uma portaria de nº 706/ DGAC de 22 de julho de 2005, a qual é um Plano de Assistência a Vítimas de Acidentes Aeronáuticos e Apoio Aos Seus Familiares.

Dentre os dizeres desta portaria estão os pontos relacionados a dados de contato de familiares que não estejam embarcados na aeronave, com o intuito de estabelecer contato caso ocorra um acidente.

Por conta da gravidade que é um acidente aéreo e suas consequências, esse ponto também enseja em responsabilidade civil, ocorrendo o descumprimento do código de defesa do consumidor, a proteção a vida.

Sendo assim, além do seguro que a companhia tem que pagar relacionado a isso, por força dos artigos 734 e 735 do código civil, danos causados a pessoas transportadas e responsabilidade contratual, de acordo com isso, se por ocasião do destino vier a ocorrer acidente e resultar em morte, além de ensejar em pagamento de seguro, necessita dar todo o suporte para as famílias.

4.1 TRANSPORTE DE BAGAGENS

Toda relação consumerista, assim como todas as demais relações em uma sociedade, é composta de regras, ordenamentos jurídicos, analogias, entre outras maneiras de estabelecer convívio entre as pessoas.

Assim sendo, em relação ao transporte aéreo, meio do qual um grande número de pessoas utiliza diariamente, deste modo, em relação a bagagem em conformidade com o artigo 234 do Código Aeronáutico Brasileiro:

Art. 234. No contrato de transporte de bagagem, o transportador é obrigado a entregar ao passageiro a nota individual ou coletiva correspondente, em 2 (duas) vias, com a indicação do lugar e data de emissão, pontos de partida e destino, número do bilhete de passagem, quantidade, peso e valor declarado dos volumes.

§ 1º A execução do contrato inicia-se com a entrega ao passageiro da respectiva nota e termina com o recebimento da bagagem.

§ 2º Poderá o transportador verificar o conteúdo dos volumes sempre que haja valor declarado pelo passageiro.

§ 3º Além da bagagem registrada, é facultado ao passageiro conduzir objetos de uso pessoal, como bagagem de mão.

§ 4º O recebimento da bagagem, sem protesto, faz presumir o seu bom estado.

§ 5º Procede-se ao protesto, no caso de avaria ou atraso, na forma determinada na seção relativa ao contrato de carga.

Observa-se que em mais uma situação estabelece um contrato bilateral, nessa ferramenta que regula a relação consumerista apresenta os elementos de cuidado de um bem de terceiro.

Por conta dos itens expressos e positivados no caput do aludido artigo e nos parágrafos subsequentes. Como está descrito a companhia aérea é obrigada a entregar ao passageiro nota individual do contrato de transporte de bagagem em 2 vias, para estabelecer uma relação de paz, harmonia entre empresa e cliente e assim girar a economia local e mundial, entretanto, normalmente ocorre um fato inesperado que pode ocasionar danos aos passageiros, sendo eles morais, materiais, devido, um preceito que regula a vida veio a ocorrer descumprimento.

Com base nisso, observa-se os artigos 13 em diante da Resolução de nº 400 de 13 de dezembro de 2016 da ANAC.

Art. 13. O transporte de bagagem despachada configurará contrato acessório oferecido pelo transportador.

§ 1º A bagagem despachada poderá sofrer restrições, nos termos desta Resolução e de outras normas atinentes à segurança da aviação civil.

§ 2º As regras referentes ao transporte de bagagem despachada, ainda que realizado por mais de um transportador, deverão ser uniformes para cada trecho contratado.

Art. 14. O transportador deverá permitir uma franquia mínima de 10 (dez) quilos de bagagem de mão por passageiro de acordo com as dimensões e a quantidade de peças definidas no contrato de transporte.

§ 1º Considera-se bagagem de mão aquela transportada na cabine, sob a responsabilidade do passageiro.

§ 2º O transportador poderá restringir o peso e o conteúdo da bagagem de mão por motivo de segurança ou de capacidade da aeronave.

Art. 15. O transportador deverá informar aos usuários quais bagagens serão submetidas a procedimentos especiais de despacho, em razão de suas condições de manuseio ou de suas dimensões.

§ 1º As bagagens que não se enquadrarem nas regras estabelecidas pelo transportador, conforme o caput deste artigo, poderão ser recusadas ou submetidas a contrato de transporte de carga.

§ 2º O transporte de carga e de animais deverá observar regime de contratação e procedimento de despacho próprios.

Em consonância com os aludidos diplomas normativos, estabelece-se deveres e direitos para ambas as partes, de um lado a quantidade que pode ser transportada tanto como bagagens de mão, quanto bagagens que são transportadas nos compartimentos específicos para este fim.

No entanto nem sempre isso ocorre, com o arcabouço normativo presente, mesmo assim ocorre as falhas que resultam em responsabilidade civil, observa-se a jurisprudência abaixo:

*AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS Transporte aéreo internacional Extravio de bagagem Fato incontroverso Bens restituídos trinta e quatro dias após o desembarque no destino de volta Descaso com o consumidor Defeito na prestação do serviço Responsabilidade objetiva da companhia aérea pelos danos provocados Inobservância dos prazos indicados pela Resolução nº 400 de 2016, da Agência Nacional de Aviação
Valor reparatório a título de danos morais fixado em R\$ 7.000,00, observando os critérios de significância, razoabilidade e proporcionalidade Recurso provido.*

Em muitas situações o consumidor final, no caso o passageiro fica sem informações em um grande espaço de tempo quando intercorrências vem a ocorrer, transformando uma viagem que poderia ser dos sonhos em um eterno pesadelo.

Mesmo com os respectivos valores sendo dispendidos por conta de processos judiciais, a experiência negativa em uma situação assim ficará para sempre.

4.2 TRANSPORTE DE CARGAS

A evolução dos meios de transporte ocorreu justamente por conta da evolução industrial, nesta seara trouxe vários pontos positivos aos homens, a evolução humana, dentre elas a facilidade do comércio, e a comunicação entres os homens.

Nesse diapasão surge, as dificuldades e as necessidades de estabelecer regras e ordenamentos jurídicos, por conta da facilidade de comunicação do comercio, como mantem um ambiente harmonioso sem regras?

Em relação ao comércio, e ao transporte dos bens negociados surge a necessidade de um código de leis, dentre eles o Código Brasileiro de Aeronáutica que trás a baila em relação ao transporte de carga o artigo 235.

Art. 235. No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento, com as seguintes indicações:

I - o lugar e data de emissão;

II - os pontos de partida e destino;

III - o nome e endereço do expedidor;

IV - o nome e endereço do transportador;

V - o nome e endereço do destinatário;

VI - a natureza da carga;

VII - o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes;

VIII - o peso, quantidade e o volume ou dimensão;

IX - o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega, e, eventualmente, a importância das despesas;

X - o valor declarado, se houver;

XI - o número das vias do conhecimento;

XII - os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento;

XIII - o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

Neste presente artigo do referido diploma normativo, está constando referente ao transporte doméstico, sendo a saída de um material considerado carga do ponto a, com a chegada no ponto b, do referido material, entretanto neste é onde pode ocorrer as mais diversas situações problemáticas, dentre elas avarias, perda total, por conta de momentos que resultam em situações desta magnitude, necessita de estabelecer contratos da maneira que está mencionado no aludido artigo, contudo, em transportes domésticos, no entanto, em transportes e em transportes internacionais.

Em relação a essa modalidade de transporte está presente a Convenção de Varsóvia, não somente ela, dentre outros diplomas, tais como Convenção de Montreal, mas, em relação ao que está expresso e positivado na Convenção de Varsóvia, observa-se os artigos 5,7,8, mencionados abaixo:

Artigo 5.

(1) Todo transportador de mercadoria terá o direito de exigir do expedidor a feitura e entrega de documento denominado: "conhecimento aereo"; e todo expedidor, o direito de exigir que o transportador receba esse documento.

(2) Entretanto, a falta, irregularidade ou perda desse documento não prejudica a existencia nem a validade do contracto de transporte, o qual continuará sujeito ás regras da presente Convenção, resalvadas as disposições do artigo 9.

Artigo 6.

(1) O conhecimento aereo será feito, pelo expedidor, em tres vias originaes, o entregue com a mercadoria.

(2) A primeira via, que terá a indicação "do transportador" será assignada pelo expedidor. A segunda via, que terá a indicação "do destinatario", será assignada pelo expedidor e pelo transportador, e acompanhará a mercadoria. A terceira via será assignada pelo transportador e por este entregue ao expedidor após aceite da mercadoria.

(3) A assignatura do transportador deverá ser lançada no momento do aceite da mercadoria.

(4) A assignatura do transportador poderá ser feita por cancella; a do expedidor poderá ser impressa, ou feita por cancella.

(5) O transportador que fizer conhecimento aereo a pedido do expedidor considera-se haver operado por conta deste salvo prova em contrario.

Artigo 7.

Quando houver mais de um volume., o transportador de mercadorias terá o direito de exigir, do expedidor, conhecimentos aereos distintos.

Artigo 8.

O conhecimento aereo deverá mencionar:

a) o logar em que foi creado e a data em que foi feito;

b) os pontos de partida e destino;

c) as paradas previstas, resalvada ao transportador a faculdade de estipular que as poderá alterar, em caso de necessidade, sem que essa alteração retire ao transporte o caracter de internacional;

d) o nome e o endereço do expedidor;

e) o nome e o endereço do primeiro transportador;

f) o nome e o endereço do destinatário, se couber;

g) a natureza da mercadoria;

h) o número, o modo de embalagem, as marcas particulares ou numeração dos volumes;

i) o peso, a quantidade, o volume ou dimensões da mercadoria;**j) o estado aparente da mercadoria e da embalagem;**

k) o preço do transporte, se estipulado, a data e o lugar do pagamento, e o nome da pessoa que o effectuará;

l) se a mercadoria é expedida contra pagamento no acto da entrega, o preço da mercadoria e, eventualmente, a importancia das despesas;

m) a importancia do valor declarado, de conformidade com o artigo 22, alínea 2;

n) o numero de vias do conhecimento aereo;

o) os documentos entregues ao transportador para acompanharern o conhecimento aereo;

p) o prazo de transporte e a indicação summaria do trajecto a seguir (via), se forem estipulados;

q) a declaração de que o transporte está sujeito ao regime de responsabilidade estabelecido na presente Convenção

O conhecimento aéreo, nada mais é do que o contrato de transporte, constando os elementos conforme estabelecidos em lei, porém nesse diapasão, está presente em relação ao transporte internacional, esse meio de transporte é para manter uma melhor relação comercial e giro da economia internacional, e uma harmonia entre os entes federados, baseando nesses pontos tipificados, surge-se a necessidade, deste conhecimento de transporte, sendo que é uma atividade que alto risco, e toda vez que o risco é eminente o consumidor tem a sua proteção.

Em relação a esses comentários que foram tecidos, tem por objetivo o conhecimento aéreo as informações que irão facilitar em um momento que resultar em uma responsabilidade civil, para reparar eventuais danos que vier a ocorrer, dentes os elementos deste contrato de transporte, declaração de valores da mercadoria, peso da mercadoria, quem está enviado, e o seu referido destinatário, data e horário de saída e data e horário de chegada, no destino final, além de do ponto de partida, como também o ponto de chegada.

Observa-se também o que confeccionou a Convenção de Montreal em relação ao aludido transporte, precisamente em seus artigos 4 e 5 do referido diploma:

Artigo 4 – Carga

1. No transporte de carga, será expedido um conhecimento aéreo.

2. Qualquer outro meio no qual constem as informações relativas ao transporte que deva ser executado poderá substituir a emissão do conhecimento aéreo. Se outros meios forem utilizados, o transportador entregará ao expedidor, se este último o solicitar, um recibo da carga, que permita a identificação da remessa e o acesso à informação registrada por esses outros meios.

Artigo 5 – Conteúdo do Conhecimento Aéreo ou do Recibo de Carga

O conhecimento aéreo ou o recibo de carga deverão incluir:

a) a indicação dos pontos de partida e destino;

b) se os pontos de partida e destino estão situados no território de um só Estado Parte, e havendo uma ou mais escalas previstas no território de outro Estado, a indicação de pelo menos uma dessas escalas; e

c) a indicação do peso da remessa.

Esse diploma trás a baila o conhecimento aéreo, contudo, em negociação, sempre haverá momentos que algo irá faltar, faltando o conhecimento aéreo, necessita ser preenchido com outro meio constando as informações necessárias para realização do referido transporte, esse meio vem a ser o Recibo de Carga, constando as informações que constavam no contrato de transporte.

Todo esse arcabouço de normas surgiu com necessidade de confiança nas relações comerciais, e proteção ao consumidor, assim sendo, mantendo a harmonia entre as nações pertencentes a determinado bloco econômico que regula o comércio daquela localidade e mundial.

Observa-se a jurisprudência abaixo:

APELAÇÃO - TRANSPORTE AÉREO DE CARGA – EXTRAVIO DE PARTE DA MERCADORIA - REGRESSO SECURITÁRIO - SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA. Argumentos da ré que não convencem - Parte da mercadoria não chegou ao destino final contratado - Responsabilidade objetiva do transportador - Seguradora que se sub-rogou - Ação ajuizada menos de 02 (dois) anos do pagamento à segurada, de modo que não se cogita de prescrição - Tem lugar, aqui, o disposto nos artigos 749 e 750 do Código Civil e verbete 188 da Súmula do C. STF – Descabe limitação do quantum ressarcitório (Convenção de Montreal), porque não se cuida de evento relacionado ao transporte aéreo em si, mas sim com extravio de mercadorias. SENTENÇA MANTIDA RECURSO DESPROVIDO. (TJSP, 2023)

Verifica-se a existência dos protocolos como estão expostos nas convenções, resultou nessa responsabilidade civil, por conta dos aludidos documentos serem entregues e além disso ocorreu este detalhe por conta de um rompimento de uma cláusula contratual.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No transporte aéreo a todo momento ocorre intercorrência, seja por meio de atrasos, por meio de impedimentos de utilização do meio de transporte, cancelamentos de vôos, danificação em bagagens e cargas.

Diante dessa situação, a todo momento ocorre aberturas de processos judiciais, com o intuito de resultar em uma reparação de um dano, porém, o desgaste em uma viagem dos sonhos, acabou por transformar o encanto em um pesadelo, o transporte de uma mercadoria cujo valor era alto, em uma desconfiança profissional, contudo há as proteções jurídicas, isso que tranquiliza quem faz uso desse meio, seja para qual fim for.

REFERÊNCIAS

TARTUCE, Flávio; Manual de Direito Civil: volume único/Flávio Tartuce - 11 ed. - Rio de Janeiro, Forense, METODO, 2021.

TEPEDINO, Gustavo; Fundamentos do direito civil: responsabilidade civil/ Gustavo Tepedino, Aline de Miranda Valverde Terra, Gisela Sampaio da Cruz Guedes - 2. ed. - Rio de Janeiro, Forense, 2021.

GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro, volume 4: responsabilidade civil / Carlos Roberto Gonçalves - 14 ed. - São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

BRASIL, Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm Acesso em: data 20/04/2023

BRASIL, Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm Acesso em: 20/04/2023.

BRASIL, Lei nº 8078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: 20/04/2023.

BRASIL, Decreto-lei nº 20.704, de 24 de novembro de 1931. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d20704.htm. Acesso em: 20/04/2023

BRASIL, Decreto-lei nº 5.910, de 27 de setembro de 2006. Disponível em: Link. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm .Acesso em: 20/04/2023

SÃO PAULO (Estado). Tribunal de Justiça Do Estado De São Paulo. Acórdão nº 2021.0000132328 Apelante: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A. Apelado: Osilene Miranda Alves. Relator: Desembargador Fernando Sastre Redondo.

SÃO PAULO (Estado). Tribunal de Justiça Do Estado De São Paulo. Acórdão nº 2022.0000294192 Apelante: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A. Apelado: Victor Matheus Silva De Oliveira e Marcilene Silva De Oliveira. Relator: Desembargador Fábio Podestá.

SÃO PAULO (Estado). Tribunal de Justiça Do Estado De São Paulo. Acórdão nº 2023.0000081547 Apelante Ramena Pereira De Almeida. Apelado: Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A. Relator: Desembargador Fábio Podestá.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, Convenções Internacionais, Disponível em <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/atuacao-internacional/convencoes-internacionais>. Acesso em 20/04/2023.

TEORIA DO RISCO DENTRO DA RESPONSABILIDADE CIVIL, DISPONÍVEL EM <HTTPS://BLOG.PORTALEDUCACAO.COM.BR/TEORIA-DO-RISCO-DENTRO-DA-RESPONSABILIDADE-CIVIL/>. ACESSO 23/05/2023.