



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
ARTIGO CIENTÍFICO

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO
CONCERNENTE ÀS INDENIZAÇÕES, FACE A EXISTENTE
ANTINOMIA ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O
CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR**

ORIENTANDA: RAIANY FERREIRA DA SILVA

ORIENTADORA: PROF.^a DR.^a GLACY ODETE RACHID BOTELHO

GOIÂNIA-GO
2020

RAIANY FERREIRA DA SILVA

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO
CONCERNENTE ÀS INDENIZAÇÕES, FACE A EXISTENTE
ANTINOMIA ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O
CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR**

Artigo Científico apresentado à disciplina Trabalho de Curso II, da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de Direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS).

Prof.^a Orientadora: Dr.^a Glacy Odete Rachid Botelho

GOIÂNIA-GO
2020

RAIANY FERREIRA DA SILVA

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO
CONCERNENTE ÀS INDENIZAÇÕES, FACE A EXISTENTE
ANTINOMIA ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O
CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

Data da Defesa: 24 de novembro de 2020

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Prof.^a Dr.^a GLACY ODETE RACHID BOTELHO Nota

Examinadora Convidada: Prof.^a Dr.^a Fernanda de Paula Ferreira Mói Nota_____

DEDICATÓRIA

A mim.
Por toda coragem e sabedoria que tive para lidar com os
obstáculos que surgiram durante a minha caminhada até aqui.
Hoje, orgulho-me de cada passo dado.
Valeu a pena!

AGRADECIMENTOS

À Minha Mãe, minha base sólida.
Sua presença é refúgio, a confirmação de que não estou sozinha nessa caminhada.
Sou eternamente grata por todo amor e apoio.
E aos meus professores,
que me acompanharam durante esse trajeto, norteados meu conhecimento.
Em especial à minha orientadora Dra. Glacy Botelho e a querida Prof.^a Fernanda
Moi, as quais me deram calma e confiança, e sempre tão solícitas, orientaram-me
durante a confecção do presente trabalho.

SUMÁRIO

RESUMO.....	7
INTRODUÇÃO.....	8
1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E MONTREAL.....	9
2 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO.....	11
2.1 EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE.....	12
2.2 RESPONSABILIDADE DECORRENTE DE DANOS.....	14
2.2.1 Danos à integridade física.....	14
2.2.2 Danos à bagagem.....	14
2.2.3 Danos decorrentes de atrasos e cancelamentos.....	16
3 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CDC E A ANTINOMIA DAS NORMAS	17
CONCLUSÃO.....	23
RESUMO EM LÍNGUA ESTRANGEIRA.....	25
REFERÊNCIAS.....	26

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO
CONCERNENTE ÀS INDENIZAÇÕES, FACE A EXISTENTE
ANTINOMIA ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O
CÓDIGO DE FESA DO CONSUMIDOR**

Raiany Ferreira da Silva¹

No decorrer dos anos, tendo em vista a progressiva evolução do transporte aéreo, foi possível observar um crescente acesso da população a este meio de transporte, surgindo, assim, a necessidade de implementar medidas visando a proteção deste que é o ente mais vulnerável na relação contratual. O transporte aéreo internacional é regulado pela Convenção de Montreal, da qual o Brasil é signatário. Desta forma, a referida convenção delineia normas para serem observadas, impondo limites no que concerne, entre outros, à responsabilidade civil do transportador aéreo. Ocorre que no ordenamento pátrio, temos o Código de Defesa do Consumidor, criado a fim de resguardar o direito assegurado constitucionalmente, defendendo o direito de ressarcimento total, visando à reparação integral do dano, de acordo com a sua dimensão, diferente do que estipula a referida Convenção. Teve, assim, o presente artigo o ensejo de explicar sobre o conflito de normas tendo sido embasado em pesquisas doutrinárias sobre tal assunto. Assim, no intuito de suprimir as dúvidas causadas por essa antinomia, ensejou-se o julgado em Recurso Extraordinário 636.331/RJ, reconhecendo, por fim, a prevalência da Convenção sobre o diploma legal brasileiro, no que concerne às indenizações por danos materiais, resultado da má prestação do serviço aéreo internacional contratado.

Palavras-chave: Responsabilidade Civil. Transporte Aéreo Internacional. Antinomia. Aplicação da Norma no Judiciário Brasileiro.

Acadêmica do curso de Direito da Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUCGO

INTRODUÇÃO

O sonho de voar sempre fascinou a humanidade. Com o passar dos anos, o transporte aéreo, que antes era restrito a uma classe abastada, tornou-se economicamente viável, contemplando todas as classes sociais ao redor do globo.

Internacionalmente, a fim de uniformizar as regras da aviação, tendo em vista a crescente expansão de rotas aéreas, originou-se a Convenção de Varsóvia de 1929 e os demais protocolos de harmonização do tratado, do qual o Brasil tornou-se signatário em 1931, por meio da promulgação do Decreto Lei nº 20.704, de 24 de novembro de 1931.

Contudo, havendo ainda a necessidade de adaptação, visando à regulamentação global, houve outras inúmeras alterações, consolidando, por fim, a então vigente Convenção de Montreal de 1999, a qual, aprovada em território brasileiro pelo Congresso Nacional, vigorando desde 28 de setembro de 2006, por meio do Decreto Presidencial n.º 5.910, atualizou, substituindo, todas aquelas até então promulgadas.

Porém, a aplicação interna da Convenção de Montreal suscitou uma incompatibilidade de normas com o também vigente diploma legal, Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990), gerando conflito acerca da aplicação correta da norma vigente nos litígios internos.

Neste contexto, tendo em vista a antinomia suscitada, resultou na promulgação de jurisprudências no ordenamento jurídico brasileiro, como por exemplo o RE 636.331/RJ de 2011, possibilitando o estudo acerca da aplicabilidade da Convenção de Montreal em detrimento ao vigente Código de Defesa do Consumidor, frente à constante judicialização por passageiros, no que tange às indenizações, os quais recorrem ao Judiciário para garantir a concreta reparação dos danos sofridos.

1 CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E MONTREAL

Buscando proporcionar o bem-estar e convivência geral, a proposta de convenção para ser admitida e entrar em vigor no ordenamento jurídico nacional, necessita passar por algumas etapas. STOCO (2011, p. 497) comenta que em um primeiro momento, impõe-se a aprovação do seu texto no Congresso Nacional, por meio do Decreto Legislativo e posterior promulgação do texto aprovado, por parte do Presidente da República, por intermédio de Decreto presidencial.

Logo, após aceito e em vigor, a Convenção deve ser observada pelos juristas, para que seja respeitado o Princípio da Reciprocidade, garantido pela Constituição, em seu artigo 178. A competência privativa do Presidente da República está prevista na Constituição Federal, em seu artigo 84, inciso VII, pois cabe ao mesmo a celebração de tratados, convenções e atos internacionais.

Em 1929, num anseio de regulamentação jurídica do setor, tendo em vista a desordem advinda das lacunas existentes na regulamentação aérea internacional, a qual fazia com que em cada país vigorasse uma regulamentação própria, culminou na promulgação da Convenção de Varsóvia, em 24 de novembro, do referido ano. Contudo, no decorrer dos anos, num escopo de modernização e unificação de regras alusivas ao transporte aéreo internacional, houve a necessidade de promulgar-se uma nova resolução, surgindo, assim, a Convenção de Montreal, de 1999, a qual harmonizou o direito aeronáutico internacional privado, tendo sido aprovada em território brasileiro, nos tornando signatários, a partir de 28 de setembro de 2006, por meio do Decreto Presidencial nº 5.910/2006.

A Convenção de Montreal de 1999 estabelece um limite nos casos de indenizações advindas de eventos danosos, visando a resguardar financeiramente as transportadoras e assegurar a regulamentação do setor aéreo. Além disso, conforme posição doutrinária de Venosa (2017, p. 661) sofre alegações de fomentar o transporte aéreo em sua origem. Era uma fase de muito risco para as transportadoras e não seria possível suportar o pagamento de indenizações de forma integral, caso em que inviabilizaria as empresas.

Em redação original, estabelece em seu art. 22, alínea 1 a 3, a responsabilidade civil do transportador, limitando em: 125.000 francos por passageiro,

e 250 francos por quilograma no transporte de bagagens e cargas, exceto nos casos em que o passageiro, por meio de declaração especial, declarar o valor do seu patrimônio anteriormente à partida. Neste caso, limitar-se-á ao valor declarado. Há, ainda, limitado valor de 5.000 francos por passageiro, para o caso de objetos que o passageiro eventualmente traga consigo durante o trajeto.

Franco-Poincaré era a unidade monetária utilizada pela Convenção de Varsóvia (art. 22, alínea 4) e equivale a 0,065mg de ouro puro, à título de novecentos milésimos. Sendo essa moeda de submissão ao ouro, com a sua desvalorização ao longo dos anos, depreciou-se, tornando os limites indenizatórios cada vez mais insatisfatórios. Em sua obra, *Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo*, MORSELLO (2007, p. 63-64) esclarece as modificações que os 4 protocolos trouxeram à Convenção, em que o Protocolo n.º 1 viabilizou a liquidação do dano previsto na Convenção de Varsóvia, com base no valor lá fixado, através da conversão para os Direitos Especiais de Saque (DES). O Protocolo n.º 2, por sua vez, substituiu o patamar-limite fixado no protocolo de Haia, por limites expressos em Direitos Especiais de Saque. Já o Protocolo n.º 3 procederia da mesma forma, introduzindo os direitos especiais de saque, vivo no que concerne é o protocolo da Guatemala. Contudo, jamais entrou em vigor no plano Internacional por falta de coro de ratificações. Já o Protocolo n.º 4 modifica, pela primeira vez, as regras atinentes à responsabilidade do transportador pelos bens transportados, introduzindo, como não poderia deixar de ser, os direitos especiais de saque como unidade de valor.

Promulgada alguns anos depois, a Convenção de Montreal de 1999, trouxe consigo significativas mudanças, sendo uma delas em seu artigo 21, onde estabelece limite indenizatório para os passageiros que sofrerem lesão corporal ou morte no montante de 100.000 DES. Já nos danos decorrentes de cancelamento de voos e atrasos, resguarda-se o direito a 4.150 DES, conforme art. 22, I. E, ao ter sua bagagem perdida, avariada, destruída ou recebê-la com atraso, o artigo 22, alínea 2, estipula que o valor não deve exceder 1.000 DES, por passageiro.

Em controvérsia à Convenção de Varsóvia, que estabelecia responsabilidade subjetiva com culpa presumida, conforme se depreende da leitura dos artigos 17; 20 e 21, recaindo à vítima o ônus da prova, para que, caso venha a ser comprovado que houve dolo do transportador, a indenização não se baseasse no teto indenizatório,

regido por Direito comum (art. 25, n. º1); a Convenção de Montreal adotou a teoria de risco, se valendo da responsabilidade objetiva.

Essa responsabilidade objetiva, entretanto, é limitada ao valor de 100.000 DES (Direitos Especiais de Saque) por passageiro, e atualmente equivalente à aproximadamente U\$ 141.197,10 (Cento e quarenta e um mil, cento e noventa e sete dólares e dez centavos). Consoante o artigo 21, da nova convenção, *in verbis*: “O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no número 1, do artigo 17, que não exceda 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro.” Pois, a partir deste valor, recai-se sob a responsabilidade subjetiva, podendo exonerar-se caso comprovado que o dano se deu frente à negligência ou a outra ação ou omissão indevida de terceiros, reparando apenas na sua porcentagem de culpa. (Art. 21, n.º 2).

2 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO

Antes de deliberar acerca do tema, é importante ressaltar que a responsabilidade civil surge em face do descumprimento obrigacional, pela desobediência a uma regra estabelecida em um contrato, ou por deixar-se de observar um preceito normativo. MARIA HELENA DINIZ (2006, p. 40) a define como sendo “a aplicação de medidas que obriguem uma pessoa a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros, em razão de ato por ela mesma praticado, por pessoa por quem ela responde, por alguma coisa a ela pertencente ou de simples imposição legal.”

Embora a abrangência da responsabilidade civil no tocante à aviação seja imensa e de suma importância, o objetivo do presente estudo é analisar a aplicabilidade de uma norma em detrimento à outra, observada nos julgados em nosso ordenamento, em virtude da responsabilidade civil advinda da ineficácia total ou parcial do serviço aéreo contratado.

Neste sentido, inicia-se a relação contratual, formada por transportador aéreo e passageiro, que por meio da celebração do contrato de adesão, presumem-se obrigações contratuais. Para o primeiro agente é o transporte de pessoas ou coisas de um ponto inicial à um ponto final, mediante remuneração, e para o segundo, as obrigações contraídas fixam apenas o ato de compra do bilhete, realizando seu pagamento, celebrando tacitamente o contrato, haja vista que na maioria das vezes, não há a necessidade de assinar nenhum documento.

Carlos Alberto Bittar, em sua obra *Reparação Civil por Danos Morais*, preceitua que ao gerar o dano, automaticamente, gera à vítima o direito de reparação, assim:

Havendo dano, produzido injustamente na esfera alheia, surge a necessidade de reparação, como imposição natural da vida em sociedade e exatamente, para sua própria existência e o desenvolvimento normal das potencialidades de cada personalizado. É o que investi das listas ou antijurídicas no circuito de bens ou de valores alheios perturbam o fluxo tranquilo das relações sociais, exigindo, em contraponto, as relações que o direito em Genebra e fórmula para a restauração do equilíbrio rompido. (BITTAR, 1997, p. 20)

Ressaltando assim que, para que exista a ideia de reparação, anteriormente, é imprescindível a produção do dano injusto à vítima.

2.1 EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE

Embora as consequências da má prestação dos serviços contratados sejam de responsabilidade do transportador aéreo, há eventos que o eximem deste encargo, como, por exemplo, quando este decorre de: 1. caso fortuito; 2. força maior ou, 3. culpa exclusiva da vítima. Não é suficiente apenas sua alegação, deve o motivo do evento gerador do dano ser comprovado.

Neste tocante, o caso fortuito geralmente decorre de fato ou ato alheio à vontade das partes: greve, motim, guerra, diferente da força maior, a qual deriva-se de acontecimentos naturais como raios, terremotos e inundações.

Carlos Roberto Gonçalves (2017, p. 292), estabelece requisitos para configurar o caso fortuito e a força maior:

Na lição da doutrina exige-se, pois, para a configuração do caso fortuito, ou de força maior, a presença dos seguintes requisitos:

- a) o fato deve ser necessário, não determinado por culpa do devedor, pois, se há culpa, não há caso fortuito; e reciprocamente, se há caso fortuito, não pode haver culpa, na medida em que um exclui o outro. Como dizem os franceses, culpa e fortuito, *ces sont des choses que hurlent de se trouver ensemble*;
- b) o fato deve ser superveniente e inevitável;
- c) o fato deve ser irresistível, fora do alcance do poder humano.

Já no que se trata da excludente por culpa exclusiva da vítima, o artigo 738, §1º, do Código Civil de 2002, estabelece que esta arcará com o percentual de contribuição ao evento danoso:

Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstando-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.

Parágrafo único. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.

Neste mesmo sentido, o Código de Defesa do Consumidor em seu art. 14, §3º, II, estabelece que o fornecedor de serviços não será responsabilizado quando comprovar culpa exclusiva do consumidor ou terceiro:

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

[...]

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiros.

Análogo a isso, a Convenção de Montreal exime o transportador em seu art. 20, face à comprovação deste, nos casos em que a pessoa que pede indenização ocasionou ou construiu o dano por negligência, erro ou omissão, assim:

Art. 20 - Se o transportador provar que a pessoa que pede indenização, ou a pessoa da qual se origina seu direito, causou o dano ou contribuiu para ele por negligência, erro ou omissão, ficará isento, total ou parcialmente, de sua responsabilidade com respeito ao reclamante, na medida em que tal negligência, ou outra ação ou omissão indevida haja causado o dano ou contribuído para ele. Quando uma pessoa que não seja o passageiro, pedir indenização em razão da morte ou lesão deste último, o transportador ficará igualmente exonerado de sua responsabilidade, total ou parcialmente, na medida em que prove que a negligência ou outra ação ou omissão indevida do passageiro causou o dano ou contribuiu para ele. Este Artigo se aplica a todas as disposições sobre responsabilidade da presente Convenção, inclusive ao número 1 do Artigo 21.

Neste sentido, o artigo 19, da Convenção, estabelece que a responsabilidade do transportador referente aos atrasos, à bagagem ou à carga, será eximido no que este comprovar que tomou todas as medidas necessárias para evitar tais eventos.

Contudo, tais disposições entram em incoerência quanto à responsabilidade objetiva atribuída ao transportador, haja vista que esta preceitua que independente de culpa (teoria de risco), não se pode exonerar o transportador de valer-se da obrigação. Neste sentido, STOCO (2011, p. 348) afirma que não será possível exonerar-se, pois a subjetividade disposta não possui o poder de afastar o nexo de causalidade, então não irá prevalecer, por afronta ao art. 37, §6º, da CF/88, considerando que a responsabilidade do transportador sempre é objetiva. Portanto a tomada de medidas necessárias para evitar o evento danoso, não é objeto de análise no mérito.

2.2 RESPONSABILIDADE DECORRENTE DE DANOS

2.2.1 Danos à integridade física

Como já explicitado, os danos acometidos aos passageiros decorrentes de eventos com aeronaves geram o direito de reparação em face do transportador. Reparáveis, de igual modo, são os danos à integridade destes que, conforme assegurado pelo art. 17, n.º 1, da Convenção de Montreal, basta que a vítima esteja a bordo, ou sob qualquer procedimento de embarque ou desembarque, para que o transportador se torne responsável e gere a obrigação de reparação destes danos.

1. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o acidente que causou a morte ou a lesão haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque.

Diante disso, delineado nos moldes do art. 21, n.º 1, há limitação da indenização ao valor de 100.000 DES por passageiro, contudo, apenas nos casos em que este não der causa. Neste sentido, importante também ressaltar que o teto indenizatório se aplica somente aos danos materiais causados às vítimas.

2.2.2 DANOS À BAGAGEM

No que concerne à responsabilidade, esta também abraça o dever de indenizar, no tocante à reparação por danos à bagagem dos passageiros. Neste sentido, o art. 17, n.º 4, da Convenção, estabelece que são reparáveis os prejuízos das bagagens registradas, como também das não registradas que se encontrem sob custódia do transportador (art. 17, n.º 4).

O transportador é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada, no caso em que a destruição, perda ou avaria haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador. Não obstante, o transportador não será responsável na medida em que o dano se deva à natureza, a um defeito ou a um vício próprio da bagagem. No caso da bagagem não registrada, incluindo os objetos pessoais, o transportador é responsável, se o dano se deve a sua culpa ou a de seus prepostos.

Entende-se, desta forma, que os danos que estão sob responsabilidade do transportador são: por destruição, perda ou avaria. Explanando sobre isto, RUI STOCO, em sua obra Tratado de Responsabilidade Civil, preceitua que destruição diz

respeito ao aniquilamento e ao extermínio do bem por qualquer meio físico, reduzindo-a a nada e o tornando imprestável para o fim a que se destinava.

No que diz respeito à perda, elucida que tanto pode ser a privação de alguma coisa para sempre, ou por tempo determinado, como também significar seu desaparecimento, aniquilamento ou destruição. Contudo, no sentido que a Convenção esclarece, significa a perda da posse do bem, para sempre, por parte de seu legítimo dono, decorrendo de acidente, forte impacto sob o solo, nos casos de queda da aeronave, ou de extravio.

Por fim, no que concerne à avaria, estabelece que é o dano parcial causado à bagagem ou à mercadoria ou carga transportados, que não as destrói por completo, mas reduz a sua capacidade de utilização. (STOCCO, 2011 p. 433).

Relativo a estes eventos, a Convenção estabeleceu um teto indenizatório no montante de 1.000 DES por passageiro, em que neste caso não considera peso nem quantidade de bagagens despachadas. Entretanto, não são abarcadas pelas excludentes de responsabilidade, haja vista que, de igual modo ao transporte de passageiros, o transportador tem como obrigação a prestação de serviços com excelência. Contudo, vale ressaltar que as chamadas “bagagens de mão” e objetos pessoais pertencentes ao passageiro não são indenizáveis.

2.2.3 Danos provenientes de atrasos e cancelamentos

Diante do elevado percentual no que se refere aos danos advindos deste tópico, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, movida por um ensejo de transparência, regulamentou a Resolução nº 218, de 2012, obrigando às companhias aéreas, tanto estrangeiras quanto nacionais, a divulgarem seu percentual de atrasos e cancelamentos mensais, a fim de reforçar o compromisso firmado entre o transportador e o passageiro.

Além disso, existe uma série de normas com o propósito de resguardar os direitos dos passageiros em relação ao atraso e cancelamento de voos. Sendo uma delas a que diz respeito à hipótese de que qualquer alteração feita pela empresa aérea, em especial quanto ao horário do voo e seu itinerário, deve ser informada ao passageiro com antecedência de 24 horas. Em atrasos, o passageiro deverá ser informado a cada 30 minutos, a contar da hora exata em que iniciar o atraso.

Análogo a isso, através da Resolução de n.º 400/2016, estabeleceu-se condições gerais aplicáveis no transporte aéreo. Neste sentido, o art. 21, seção II da referida resolução estabelece tratativas acerca de possíveis atrasos e cancelamentos, assistência material a ser oferecida, além de reacomodação e reembolsos em alguns casos.

Art. 21. O transportador deverá oferecer as alternativas de reacomodação, reembolso e execução do serviço por outra modalidade de transporte, devendo a escolha ser do passageiro, nos seguintes casos:

I - Atraso de voo por mais de quatro horas em relação ao horário originalmente contratado;

II - Cancelamento de voo ou interrupção do serviço;

III - Preterição de passageiro; e

IV - Perda de voo subsequente pelo passageiro, nos voos com conexão, inclusive nos casos de troca de aeroportos, quando a causa da perda for do transportador.

Parágrafo único. As alternativas previstas no caput deste artigo deverão ser imediatamente oferecidas aos passageiros quando o transportador dispuser antecipadamente da informação de que o voo atrasará mais de 4 (quatro) horas em relação ao horário originalmente contratado.

Consoante a isso, nos casos elencados pelo art. 21, ou seja, aqueles em que o passageiro se encontra no aeroporto, ou a bordo da aeronave de portas abertas, deverão ser observadas as seguintes disposições contidas no art. 26 e 27, os quais dispõem sobre a assistência material gratuita, oferecida ao passageiro:

Art. 26. A assistência material ao passageiro deve ser oferecida nos seguintes casos:

I - Atraso do voo;

II - Cancelamento do voo;

III - Interrupção de serviço; ou

IV - Preterição de passageiro.

Art. 27. A assistência material consiste em satisfazer as necessidades do passageiro e deverá ser oferecida gratuitamente pelo transportador, conforme o tempo de espera, ainda que os passageiros estejam a bordo da aeronave com portas abertas, nos seguintes termos:

I - Superior a 1 (uma) hora: facilidades de comunicação;

II - Superior a 2 (duas) horas: alimentação, de acordo com o horário, por meio do fornecimento de refeição ou de voucher individual; e

III - superior a 4 (quatro) horas: serviço de hospedagem, em caso de pernoite, e traslado de ida e volta.

O Passageiro com Necessidade de Assistência Especial (PNAE) e seus acompanhantes sempre terão direito à hospedagem, independentemente da exigência de pernoite no aeroporto, conforme §2º, do art. 27, sendo observada, em tempos atuais, exceto nos casos em que a alteração no voo for decorrente do fechamento de fronteiras ou de aeroportos por determinação de autoridades (COVID-19)

No que tange às ações de reacomodação e reembolso, temos que estas poderão ser realizadas em voo próprio ou de outra companhia, para o mesmo destino, na primeira oportunidade, sem que seja afetado o contrato anteriormente firmado. Pode o passageiro que optar por viajar com a companhia, realizar a mudança de data para o dia de sua escolha, sem custos.

Contudo, encontra-se nos artigos 20 e 30, que, nos casos em que o passageiro optar por desistir da viagem, este receberá integralmente o valor desembolsado no ato da compra, no prazo de 07 (sete) dias. Salvo nos casos em que já houve um deslocamento do passageiro rumo ao seu destino, em que, nesses casos, receberá o proporcional ao trecho não utilizado.

Vale lembrar que o não cumprimento desta resolução por parte do transportador aéreo, resultará na aplicação de multa, podendo variar de 20 a 50 mil reais.

No que se refere às indenizações, o Código de Defesa do Consumidor preceitua que o dano deverá ser reparado integralmente, diferente do preceituado na Convenção de Montreal, haja vista que esta estabelece o teto indenizatório para danos decorrentes de atrasos e cancelamentos em 4.150 Direitos Especial de Saque por passageiro, conforme seu art. 22.

3 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CDC E A ANTINOMIA DAS NORMAS

Responsabilidade civil surge da ideia de dever jurídico sucessivo, consequente da prática do ato ilícito à violação do primeiro. Pode ser definida como a aplicação de medidas que obriguem alguém a reparar o dano causado a outrem, em razão de sua ação ou omissão.

Nas palavras de RUI STOCO:

A noção da responsabilidade pode ser haurida da própria origem da palavra, que vem do latim *respondere*, responder a alguma coisa, ou seja, a necessidade que existe de responsabilizar alguém pelos seus atos danosos. Essa imposição estabelecida pelo meio social regrado, através dos integrantes da sociedade humana, de impor a todos o dever de responder por seus atos, traduz a própria noção de justiça existente no grupo social estratificado. Revela-se, pois, como algo inarredável da natureza humana” (STOCO, 2007, p. 114)

Neste sentido, o Código Civil de 2002 preceitua, em seus artigos 186 e 187, o conceito de ato ilícito:

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

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Desta forma, o ato ilícito constitui a violação à lei ou ao contrato, podendo ser comissivo ou omissivo, portanto, delito no âmbito criminal ou cível.

A Constituição, em seu art. 5º, XXXII, delibera que o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor. Contudo, embora já regulamentado no âmbito aéreo com a Convenção de Montreal e no âmbito nacional com o código Brasileiro de Aeronáutica, o CDC veio para garantir e resguardar os direitos do consumidor, face à sua vulnerabilidade nas relações de consumo.

Analisando o CDC, é possível observar que este atribui responsabilidade objetiva ao fornecedor em caso de dano, independentemente de culpa, sendo possível, ainda, acionar subsidiariamente toda a cadeia, tornando a proteção do consumidor final muito mais abrangente. Desta forma, em caso de má prestação dos

serviços, poderá o consumidor, alternativamente à sua escolha, nos termos do art. 18, §1º, do CDC, exigir a reexecução dos serviços, a restituição do valor de quantia paga, abatimento proporcional e ainda pleitear judicialmente indenização pelos danos materiais sofridos, no que concerne aos gastos com alimentação, hospedagem, por exemplo, bem como ainda indenização por danos morais.

No que tange à antinomia de normas, temos no texto da Convenção de Montreal, em seu art. 55, a prevalência da convenção sobre as demais normas de transporte aéreo internacional.

A presente Convenção prevalecerá sobre toda regra que se aplique ao transporte aéreo internacional:

1. entre os Estados Partes na presente Convenção devido a que esses Estados são comumente Partes:

a) da Convenção para a Unificação de Certa Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 – (doravante denominada Convenção de Varsóvia);

b) do Protocolo que modifica a Convenção [...];

c) da Convenção complementar à Convenção [...]

d) do Protocolo que modifica a Convenção [...]

e) dos Protocolos Adicionais números 1 a 3 e o Protocolo de Montreal número 4, que modificam a Convenção [...]; ou

2. dentro do território de qualquer Estado Parte na presente Convenção devido a que esse Estado é Parte em um ou mais dos instrumentos mencionados nas letras a) a e) anteriores.

Desta forma, tendo em vista sua aprovação no ordenamento brasileiro, em 18 de abril de 2006, por meio do Decreto Legislativo nº 59, passou a vigorar em território nacional, revogando a então vigente Convenção de Varsóvia, sendo que a não aplicação da Convenção de Montreal configura, frente ao Direito Internacional, uma ofensa ao *Pacta Sunt Servanda*, pois tendo seu princípio basilar inserido na Convenção de Viena, que dispõe: "Art. 26 - Todo tratado em vigor obriga as partes e deve ser cumprido por eles de boa-fé." Cabe ao Estado que inadimpliu à obrigação, cumpri-la, a fim de não violar o estabelecido.

Testifica, assim, o artigo 178, da Constituição Federal Brasileira, a qual dispõe que "a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade." Assim, no campo do Direito Internacional Público, vige o mencionado Princípio da Reciprocidade,

garantidor de que o tratamento dado por um Estado a determinada questão também será concretizado por outro país afetado pela decisão do primeiro.

Entretanto, diante da constante oscilação de posicionamento doutrinário no que se refere à supremacia das leis, de um lado do Código de Defesa do Consumidor Brasileiro, do outro, a Convenção de Montreal, iniciou-se um grande debate no que concerne às indenizações por danos materiais.

No tocante à prevalência da Convenção sobre matéria de transportes, temos o disposto por Montenegro, (1996, p. 125) que “só cabe à parte invocar o direito comum quando a lei especial o permite, seja no tocante a indenizações, seja no respeitante às condições da ação.” À luz disso, temos o art. 29 – Fundamento das Reclamações, da Convenção, 1999, o qual dispõe:

Art. 29 - No transporte de passageiros, de bagagem e de carga, toda ação de indenização de danos, seja com fundamento na presente Convenção, em um contrato ou em um ato ilícito, seja em qualquer outra causa, somente poderá iniciar-se sujeita a condições e limites de responsabilidade como os previstos na presente Convenção, sem que isso afete a questão de que pessoas podem iniciar as ações e quais são seus respectivos direitos. Em nenhuma das referidas ações se outorgará uma indenização punitiva, exemplar ou de qualquer natureza que não seja compensatória.

Com efeito, temos o julgado em Repercussão Geral nº 636.331/RJ, em que o relator Ministro Gilmar Mendes se manifestou sobre a prevalência da Convenção de Montreal sob o CDC, logo, devendo ser observado o limite indenizatório e o prazo prescricional disposto na referida convenção. Para ele “a principal controvérsia está em definir se o direito do passageiro à indenização pode ser limitado por legislação internacional especial, devidamente incorporada à ordem jurídica brasileira. *Verbis*:

Ao que me parece, a solução dessa controvérsia passa pela consideração de, pelo menos, três aspectos: (1) o possível conflito entre o princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor e a regra do art. 178 da Constituição Federal; (2) a superação da aparente antinomia entre a regra do art. 14 da Lei 8.078/90 e as regras dos arts. 22 da Convenção de Varsóvia e da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional; e (3) o alcance das referidas normas internacionais, no que se refere à natureza jurídica do contrato e do dano causado.

Conclui assim seu voto, declarando a prevalência da Convenção de Varsóvia e Montreal, bem como demais acordos internacionais anuídos pelo Brasil sobre o

Código de Defesa do Consumidor, não apenas nos casos de extravio de bagagens, mas nos demais casos onde surjam conflitos acerca da aplicação das normas em ações de reparação por danos materiais. Posto isso, foi provido o recurso extraordinário reconhecendo a primazia da Convenção (tema 210), por maioria de votos e nos termos do Relator.

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.
(Recurso Extraordinário RE nº 636.331/RJ, 2017)

Nesta seara, temos alguns casos consolidados em Jurisprudência em nosso Tribunal de Justiça Goiano, os quais reconhecem a prevalência da Convenção de Montreal em detrimento ao Código de Defesa do Consumidor, de acordo com julgado em Repercussão Geral *in verbis*:

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. EXTRAVIO DE BAGAGEM. VOO INTERNACIONAL. LEGITIMIDADE PASSIVA. SERVIÇO OFERTADO EM CONJUNTO. DANO MATERIAL. LIMITAÇÃO. INCIDÊNCIA DA CONVENÇÃO DE MONTREAL. DANO MORAL *IN RE IPSA*. HONORÁRIOS RECURSAIS.1. Devidamente demonstrado nos autos que os bilhetes foram emitidos ao consumidor em virtude de parceria entre as empresas, ficam ambas responsáveis pelos possíveis defeitos do serviço fornecido. 2. Conforme tese fixada no julgamento do RE 636331 - Tema 210, por se tratar de voo internacional, impõe-se a aplicação da Convenção de Montreal, tão somente quanto aos danos materiais, eis que não há nenhuma menção ou limitação aos danos morais.3. Verificado o extravio da bagagem do autor, independente do conteúdo transportado ou da inexistência da declaração de valor dos bens, resta patente o dever de indenizar. Porém, referido ressarcimento deve ser limitado a 1.000 Direitos Especiais de Saque, devendo a conversão em reais levar em consideração a cotação de referida moeda (DES) na data da prolação da sentença. Inteligência dos artigos 22 e 23, da Convenção de Montreal. 4. Nos casos de extravio de bagagem, o dano moral se configura *in re ipsa*, ou seja, prescinde de prova. E, sendo arbitrado em quantia razoável e proporcional ao sofrimento enfrentado pelo autor (R\$ 5.000,00), inoportável a sua redução. APELAÇÃO CÍVEL CONHECIDA E PARCIALMENTE PROVIDA. SENTENÇA PARCIALMENTE REFORMADA. (TJGO, Apelação (CPC) 5181930-84.2018.8.09.0137, Rel. Des(a). DELINTRO BELO DE ALMEIDA FILHO, 4ª Câmara Cível, julgado em 14/09/2020, DJe de 14/09/2020)

De mesmo modo, termos:

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NA APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. VIAGEM INTERNACIONAL. ATRASO DO VOO ANTERIOR.

FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO. CAUSA EXCLUDENTE. CONVENÇÃO DE MONTREAL. JULGAMENTO PROFERIDO PELO STF NO RE Nº 636.331/RJ, SUBMETIDO A REPERCUSSÃO GERAL (TEMA 210). APLICAÇÃO APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS E NÃO COM RELAÇÃO AOS MORAIS. INCIDÊNCIA DO CDC. QUANTUM INDENIZATÓRIO. PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE. INEXISTÊNCIA DOS VÍCIOS ELENCADOS NO ARTIGO 1.022 DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL. REDISCUSSÃO DA MATÉRIA JÁ JULGADA. IMPOSSIBILIDADE. 1. Os embargos declaratórios cingem-se às hipóteses do artigo 1.022 do Código de Processo Civil, não se prestando para rediscutir matérias debatidas e analisadas, cuja decisão desfavorece o embargante. 2. 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, porém alcança tão somente a indenização por dano material, como decidiu o STF no RE nº 636.331/RJ (Tema da Repercussão Geral). 3. No caso em tela, como a demanda tem por objeto indenização não relacionada com extravio de bagagens, mas sim de atraso em voo e impossibilidade de embarque em voo internacional, não se amolda à orientação firmada pela Suprema Corte, no julgamento do RE nº 636331/RJ e do ARE nº 766618/SP, sob o regime de repercussão geral (Tema 210), sendo regida, portanto, pelas normas do Código de Defesa do Consumidor. 4. A fixação do quantum indenizatório deve observar os princípios da proporcionalidade e razoabilidade, em consonância com a função pedagógica e punitiva, bem como a capacidade econômica do ofensor e do ofendido, razão pela qual merece ser confirmado o valor fixado na sentença de primeiro grau, eis que estabelecido em quantia que atende aos parâmetros estabelecidos por este Tribunal em casos análogos. 5. Os embargos de declaração têm seus contornos definidos no artigo 1.022 do CPC/2015, prestando-se para afastar do julgamento recorrido omissão, obscuridade ou contradição e erro material. Ausentes esses vícios, a rejeição dos embargos é impositiva. 6. O artigo 1.025 do Código de Processo Civil passou a acolher a tese do prequestionamento ficto, ficando o atendimento desse requisito condicionado ao reconhecimento, pelos Tribunais Superiores, de que a inadmissão ou a rejeição dos aclaratórios na origem violou o artigo 1.022 do mesmo diploma legal. 7. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO CONHECIDOS, MAS REJEITADOS. (TJGO, APELAÇÃO 0070584-53.2017.8.09.0137, Rel. ELIZABETH MARIA DA SILVA, 4ª Câmara Cível, julgado em 20/09/2019, DJe de 20/09/2019)

Entretanto, embora a abrangência da decisão proferida pelo STF, a qual gera uma maior segurança jurídica, face à aplicabilidade de único direito definido, nosso ordenamento ainda carece de uma posição igualitária nos tribunais, pois muito embora o caráter abrangente da supracitada decisão, esmiuçando nossos julgados, é possível encontrar sentenças em que foi aplicada posição contradita com o tema em RE, expondo o consumidor a situações vulneráveis.

Um exemplo disso, temos com a recente suspensão pelo STF dos efeitos de uma decisão proferida pela 4ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça de São Paulo – TJSP, onde foram aplicados os dispositivos do CDC, numa ação de reparação de danos, movida contra a American Airlines, em razão de atraso.

Em síntese, o julgado em Repercussão Geral tema 210 reconhece a prevalência da Convenção de Montreal e seus tratados, sobre quaisquer conflitos acerca do posicionamento jurídico em litígios os quais tenha como objeto de demanda danos materiais oriundos da má prestação dos serviços aéreos contratados.

CONCLUSÃO

Como foi possível observar, o objetivo deste estudo foi analisar a aplicabilidade da Convenção de Montreal em detrimento ao Código de Defesa do consumidor, nas situações de indenizações por danos devido à má prestação dos serviços contratados prestados pelas transportadoras aéreas.

Observando o contexto histórico, por meio de levantamento bibliográficos e documentais, concluímos que todas as modificações às quais as convenções foram submetidas, visando a atingir uma proteção que abarcasse a todos em sua integralidade, ainda não foi atingida. Fato este que, pode ter sido favorecido devido à Convenção ter sido constituída apenas de integrantes comerciais, fundada em puro interesse em expansão do Transporte Aéreo, sem nenhum ente que favorecesse o consumidor ou defendesse seus interesses.

Neste estudo foi possível explanar acerca da antinomia existente, haja vista que o Código de Defesa do Consumidor defende a reparação indenizatória em sua integralidade, diferente da Convenção de Montreal, que estabelece tetos indenizatórios para cada tipo de dano proveniente da má prestação dos serviços aéreos, como danos à bagagem, integridade física do passageiro, morte, como também acerca dos atrasos e cancelamentos.

Contudo, mesmo com legislação vigente acerca da proteção do consumidor, se faz de extrema importância observar a incidência do Tratado que fora ratificado, por livre e espontânea vontade no Brasil e demais Estados, que aos olhos do Direito Internacional deve observar o Princípio da Reciprocidade.

De acordo com o julgado em repercussão geral de n.º 636.331/RJ, que estabeleceu a prevalência da Convenção de Montreal em detrimento ao Código de Defesa do Consumidor, deve ser observado, por força da norma, perante todos os Tribunais de Justiça Brasileiros.

Entretanto, do mesmo modo que a Convenção de Varsóvia foi criada visando à proteção da então prematura aviação civil, e precisou ser adaptada com o decorrer dos anos, caminha-se para o mesmo destino no que se trata da vigente Convenção, pois, diante da evolução do sistema aéreo, inverteram-se os polos, fazendo dos usuários deste modo de transporte a parte vulnerável, face aos constantes eventos

danosos decorrentes da má prestação dos serviços, tornando necessária a atualização dos seus textos, a fim de atingir de maneira igualitária a todos.

ABSTRACT

Over the years, in view of the progressive evolution of air transport, it was possible to observe an increasing access of the population to this means of transport, thus arising the need to implement priority to protect this is the most vulnerable entity in the contractual relationship. International air transport is regulated by the Montreal Convention, to which Brazil is a signatory. In this way, the conventional standard outlines rules to be observed, imposing limits regarding, among others, the civil liability of the air carrier. It happens that, in the national law, we have the Consumer Protection Code, created in order to safeguard the constitutionally guaranteed right, defending the right of full compensation, if the full amount of the damage, according to its size, different from the Convention. Thus, the present article has the opportunity to explain under the conflict of rules, having been based on doctrinal researches on the referred subject, the antinomy that generated the promulgation of the judgment in Extraordinary Appeal 636.331 / RJ, finally recognizing the prevalence of the Convention under the Brazilian law, with respect to indemnities for the provision of international air service.

Keywords: Civil Responsibility. International Air Transport. Antinomy. Application of the Standard in the Brazilian Judiciary.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL: ANAC.2020. Disponível em:

<<http://www.anac.gov.br/>>. Acesso em: 7 set 2020.

<<https://www.anac.gov.br/coronavirus/passageiros/alteracao-de-passagem-aerea-e-direitos-do-passageiro>> Acesso em: 08 out. 2020

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Retificada.pdf> Acesso em: 08 out. 2020

<<https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/percentuais-de-atrasos-e-cancelamentos-2/percentuais.xls/view>> Acesso em: 08 out. 2020

BITTAR, Carlos Alberto. **REPARAÇÃO CIVIL POR DANOS MORAIS**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

BRASIL. **PROMULGAÇÃO DA CONVENÇÃO DE MONTREAL**. Lei n.º 5.910/2006. Disponível em :<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm#:~:text=Decreto%20n%C2%BA%205910&text=DECRETO%20N%C2%BA%205.910%2C%20DE%2027,28%20de%20maio%20de%201999> Acesso em: 08 set. 2020

CAVALIERI FILHO, Sergio. **PROGRAMA DE RESPONSABILIDADE CIVIL**. 9. ed. São Paulo. Atlas, 2010.

DINIZ, Maria Helena. **CURSO DE DIREITO CIVIL BRASILEIRO**. v.7 – 20. ed. rev. e atual. de acordo com o novo Código Civil (Lei n. 10.406, de 10-1-2002) e o projeto de Lei n. 6.960/2002, São Paulo: Saraiva, 2006.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **DIREITO CIVIL 3: ESQUEMATIZADO**. 5. ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2017.

JUS BRASIL. **DANO MORAL E SUA REPARABILIDADE NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO**. 2014. Disponível em:

<<https://fepalacio.jusbrasil.com.br/artigos/156760361/dano-moral-e-a-sua-reparabilidade-no-ordenamento-juridico-brasileiro?ref=serp>> Acesso em: 11 jul. 2020.

MONTENEGRO, Antônio Lindbergh C. **RESPONSABILIDADE CIVIL**. São Paulo: Lumen Juris, 1996.

MORSELLO, Marco Fabio. **RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO**. São Paulo: Atlas, 2007.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **SUSPENSÃO DE DECISÃO QUE APLICOU O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM INDENIZAÇÃO POR ATRASO DE VOO INTERNACIONAL**, 2020. Disponível

em:<<http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=437041&caixaBusca=N>> Acesso em 02 nov. 2020.

STOCO, Rui. **TRATADO DE RESPONSABILIDADE CIVIL: DOCTRINA E JURISPRUDENCIA**. 8. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

VENOSA, Silvio de Salvo. **DIREITO CIVIL: OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADE CIVIL**. 17. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

RESOLUÇÃO n°038/2020 – CEPE

ANEXO I

APÊNDICE ao TCC

Termo de autorização de publicação de produção acadêmica

O(A) estudante RAIANY FERREIRA DA SILVA
do Curso de DIREITO, matrícula 2016.2.0001.1375-7,
telefone: (062) 98189-2138 e-mail raianyferreira@hotmail.com, na
qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei n° 9.610/98 (Lei dos Direitos
do autor), autoriza a Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás) a disponibilizar o
Trabalho de Conclusão de Curso intitulado
Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo, concernente às indenizações, face a existente
antinomia entre a Convenção de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor,
gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, por 5 (cinco) anos, conforme permissões
do documento, em meio eletrônico, na rede mundial de computadores, no formato especificado
(Texto (PDF); Imagem (GIF ou JPEG); Som (WAVE, MPEG, AIFF, SND); Vídeo (MPEG,
MWV, AVI, QT); outros, específicos da área; para fins de leitura e/ou impressão pela internet, a
título de divulgação da produção científica gerada nos cursos de graduação da PUC Goiás.

Goiânia, 24 de Novembro de 2020.

Assinatura do(s) autor(es): Raiany Ferreira da Silva

Nome completo do autor: Raiany Ferreira da Silva

Assinatura do professor-orientador: Glacy Odete Rachad Botelho

Nome completo do professor-orientador: Glacy Odete Rachad Botelho