



Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro

A Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo de Mercadorias

Julia Reis Forain

Rio de Janeiro
2014

JULIA REIS FORAIN

A Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo de Mercadorias

Artigo científico apresentado como exigência de conclusão de curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro em Direito do Consumidor e Responsabilidade Civil.

Professores orientadores:

Nelson Tavares

Maria de Fátima São Pedro

Rio de Janeiro
2014

RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO DE MERCADORIAS

Julia Reis Forain

Graduada em Direito pela
Universidade Estácio de Sá.
Advogada.

Resumo: A responsabilidade civil do transportador aéreo de mercadorias tem previsão na Convenção de Montreal, ratificada pelo Brasil em 2006, com respaldo na Constituição Federal de 1988, que prevê a necessária observância das normas internacionais referentes aos casos de transporte aéreo, aquático e terrestre. Apesar da existência de norma específica, o aparente conflito com a legislação pátria vem afastando a aplicação dos tratados internacionais. As normas que abordam o tema, o suposto conflito e a visão atual dos tribunais brasileiros são o objeto do estudo que ora se apresenta.

Palavras-chave: Transporte aéreo. Mercadorias. Responsabilidade Civil. Conflito de normas.

Sumário: Introdução. 1. O contrato de transporte aéreo. 2. O conflito entre as normas nacionais e estrangeiras. 3. A responsabilidade civil do transportador aéreo. 4. A visão dos tribunais pátrios sobre o tema. Conclusão. Referências.

INTRODUÇÃO

Este trabalho busca estudar os aspectos jurídicos do contrato de transporte aéreo internacional de mercadorias, com breves comentários a respeito do transporte aéreo como um todo. Com o crescimento do mercado de transporte aéreo internacional cresce, também, o número de conflitos decorrentes desta atividade. Surge, assim, a necessidade de aprofundar o estudo referente à legislação aplicável ao tema, sendo o objetivo principal deste trabalho abordar a aparente incompatibilidade entre a legislação pátria e as convenções internacionais que regulam a atividade.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 178, dispõe que no âmbito internacional devem ser observados os acordos firmados pela União quando se tratar de transporte aéreo,

aquático ou terrestre. Clara, portanto, a previsão constitucional de aplicação de convenções internacionais pertinentes aos contratos de transporte internacional. O destaque, neste estudo, é para a Convenção de Montreal de 1999, ratificada pelo Brasil em 2006 e é, em teoria, o diploma aplicável ao transporte aéreo internacional de pessoas, bagagem e mercadorias. A Convenção de Montreal moderniza e consolida o regime legal estabelecido pela Convenção de Varsóvia de 1929 e suas alterações subsequentes, regulando o transporte internacional de passageiros, bagagem e mercadorias.

Uma vez em vigor no Brasil, as previsões da Convenção de Montreal devem sobrepor-se às demais normas pátrias no tocante ao transporte aéreo internacional, eis que específica e, portanto, especial em relação ao Código Civil e Código de Defesa do Consumidor. A mencionada convenção prevê um sistema de indenização tarifada em razão de sinistros envolvendo transporte aéreo internacional de passageiros, bagagem e mercadorias, o que, de certa forma, retira dos julgadores a liberdade para arbitrar valores. A questão que se pretende abordar é o limite da aplicação da indenização tarifada prevista na Convenção de Montreal quando em aparente conflito com as demais normas sobre o tema.

Diante disso, o trabalho que ora se desenvolve tem o objetivo de situar o leitor no contexto atual do transporte aéreo internacional de mercadorias, chamando sua atenção para o entendimento controvertido das cortes brasileiras em relação à aplicação do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor em detrimento das convenções internacionais.

1. O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Antes de ingressar no tema específico do presente estudo, se faz necessária uma breve introdução a respeito do conceito de transporte aéreo como um todo.

Segundo Coelho¹, “o contrato de transporte é aquele em que uma das partes (transportador) obriga-se a levar pessoa ou coisa de onde ela se encontra para lugar diverso, no interesse da outra parte (contratante do serviço)”. O transportador deverá ser dotado de empresarialidade e, justamente por isso, trata-se de um contrato oneroso. Não significa que não seja possível transporte de pessoas e objetos de forma gratuita mas, não havendo uma atividade economicamente organizada, tal atividade será regida pelas normas gerais do direito das obrigações e não dos contratos.

O contrato de transporte é regulado pelo Código Civil entre os artigos 730 e 756. Em regra será contrato bilateral, já que gera obrigações para ambas as partes. Além disso, deverá ser oneroso, ainda que o pagamento não seja feito diretamente ao transportador. Isso porque, conforme previsto no parágrafo único do artigo 736 do Código Civil, para que o contrato de transporte seja considerado oneroso, basta que traga vantagem, ainda que indireta, para o transportador.

Dependendo da natureza do que é transportado, o contrato poderá ser de três diferentes espécies: transporte de pessoas, de coisas e misto, quando envolver os dois primeiros tipos. Para o presente trabalho interessa, principalmente, o transporte de coisas.

Em relação ao transporte de coisas, as partes são o remetente e transportador. A coisa será entregue pelo remetente ao transportador, que terá duas obrigações principais: levar a coisa ao seu destino e emitir o conhecimento de transporte. Cabe ao transportador conservar a coisa no estado em que a recebeu, até que seja entregue ao destinatário. A entrega deve ser feita no local indicado pelo remetente e dentro do prazo contratado, cabendo indenização caso tais condições não sejam observadas. A responsabilidade será limitada ao valor indicado no conhecimento do transporte, conforme previsto no artigo 750 do Código Civil. Entretanto,

¹ COELHO, Fábio Ulhoa. *Curso de direito civil: contratos*. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p.338

como se verá ao longo deste estudo, nem sempre a responsabilização do transportador se dá desta forma.

Quanto ao conhecimento de transporte, trata-se do documento que estabelece a contratação do serviço de transporte, valida o recebimento da coisa no local de origem, bem como a obrigação de entregar a coisa no local de destino. É, em resumo, o documento que descreve toda a operação de transporte envolvendo a mercadoria.

Há, ainda, uma terceira obrigação do transportador, prevista no artigo 747 do Código Civil²: “O transportador deverá obrigatoriamente recusar a coisa cujo transporte ou comercialização não sejam permitidos, ou que venha desacompanhada dos documentos exigidos por lei ou regulamento.” O transportador que aceitar levar mercadorias ilícitas ou em situação irregular estará sujeito a responsabilização administrativa ou mesmo penal.³

Pagar pelo serviço contratado é a principal obrigação do remetente, que poderá ter a coisa retida pelo transportador caso o pagamento não seja realizado na forma e prazo pactuados. Além disso, deve o remetente prestar todas as informações necessárias ao transporte da mercadoria, como natureza, peso, valor e quantidade⁴. Importante ressaltar que a Lei Civil permite ao transportador recusar-se a transportar a coisa se a embalagem não for adequada ao seu deslocamento ou se puder colocar em risco a saúde das pessoas envolvidas, avariar o veículo ou outros artigos transportados. Surge daí a terceira obrigação do remetente, de embalar a mercadoria de forma adequada ao seu transporte.

Superadas as questões básicas que envolvem o transporte de coisas, resta tratar especificamente do contrato de transporte aéreo. Ora, se o contrato de transporte é aquele em que o transportador se obriga a levar a pessoa ou coisa do local de origem ao local de destino, o contrato de transporte aéreo é, por lógico, aquele em que o transportador obriga-se a

² BRASIL. Lei 10.406 de 10 jan. 2002. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 23 nov. 2013.

³ COELHO, op. cit., p. 350

⁴ COELHO, op. cit., p. 351

realizar o mencionado contrato por meio de aeronave. A definição clássica é do Código Brasileiro de Aeronáutica⁵: “Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento”. Trata-se, então, de contrato consensual, bilateral, oneroso e formal, segundo Morsello⁶.

Seguindo a regra dos contratos de transporte, o transporte aéreo de mercadorias é identificado pelo conhecimento aéreo (conhecido no transporte internacional como Air Way Bill - AWB), que deve conter as principais informações sobre a mercadoria transportada, ou seja, detalhes sobre sua natureza, peso, quantidade e valor. Importante notar que embora algumas vezes o conhecimento seja tratado como sinônimo de contrato de transporte, as duas figuras não se confundem. O conhecimento é, na verdade, o documento que formaliza contrato entre as partes.

Para Morsello⁷, o remetente deve, da mesma forma, pagar pelo transporte contratado e responsabilizar-se pelos gastos acessórios correspondentes, como as taxas de expedição da documentação necessária, despesas com alfândega, armazenamento, frete, e demais despesas necessárias ao transporte da coisa. Não havendo pagamento pelo transporte, pode o transportador reter a mercadoria até o cumprimento do contrato.

Cabe ao transportador, como mencionado anteriormente, transportar a carga até o destino final no mesmo estado em que a recebeu, respeitando o prazo pactuado. É facultado ao transportador verificar a mercadoria para conferência do conhecimento de transporte.

Esclarecidos os aspectos básicos do contrato de transporte aéreo internacional de mercadorias, este trabalho passará a apreciar as questões referentes à legislação aplicável aos

⁵ BRASIL. Lei 7.565 de 19 dez. 1986. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm>. Acesso em: 26 nov. 2013.

⁶ MORSELLO, Marco Fábio. *Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo*. São Paulo: Atlas, 2006, p. 102

⁷ MORSELLO, op. cit., p. 231

conflitos que envolvem o transporte aéreo internacional de mercadorias e a responsabilidade civil do transportador.

2. O CONFLITO ENTRE AS NORMAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

O contrato de transporte internacional de mercadorias é regulado, de forma genérica, pelo Código Civil nos artigos 753 a 756 e, especificamente, pela Convenção de Montreal. A mencionada Convenção, como estudado anteriormente, foi ratificada pelo Brasil em 2006 e trata não apenas do transporte internacional de mercadorias, como também do transporte de passageiros e bagagem. Foi promulgada no Brasil por força do Decreto 5.910 de 27 de setembro de 2006, substituindo o sistema legal introduzido pela Convenção de Varsóvia.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 178, dispõe que no âmbito internacional devem ser observados os acordos firmados pela União quando se tratar de transporte aéreo, aquático ou terrestre. Clara, portanto, a previsão constitucional de aplicação de convenções internacionais pertinentes aos contratos de transporte internacional. Diante disso, não parece haver dúvidas a respeito da regularidade da Convenção de Montreal de 1999, ratificada pelo Brasil em 2006.

Apesar da vigência da Convenção de Montreal, o que se percebe atualmente é que os tribunais vêm afastando a sua aplicação em detrimento do Código Civil e Código de Defesa do Consumidor que, embora regulem a tutela do consumidor, não abordam a questão do transporte aéreo de forma específica. Este fenômeno já é amplamente observado nas demandas que envolvem transporte de passageiros (e bagagem, conseqüentemente). Apesar de a convenção também ser aplicável, em tese, a tais situações, é de certa forma compreensível a aplicação da legislação consumerista, já que o ordenamento jurídico busca justamente proteger o consumidor em razão da sua hipossuficiência diante do fornecedor do

serviço de transporte. Quando se trata de transporte internacional de mercadorias, contudo, a aplicação do Código de Defesa do Consumidor não se justifica.

Nas demandas envolvendo conflitos oriundos de transporte aéreo internacional de mercadorias, o que se vê, é o importador de cargas que se insurge contra a companhia aérea transportadora em razão de avarias na mercadoria transportada. Outra situação comum é ação de regresso proposta por seguradora que, tendo realizado o pagamento de seguro ao seu cliente, defende estar sub-rogada nos seus direitos, inclusive na suposta condição de consumidor.

Ora, para que sejam aplicáveis as normas da lei do consumidor, é necessário o reconhecimento da relação de consumo entre as partes. Para isso, devem estar presentes consumidor e fornecedor, que são definidos da seguinte forma na Lei 8.078 de 1990⁸:

Art. 2º 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.

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

O Código de Defesa do Consumidor surgiu no ordenamento jurídico brasileiro como medida protetiva que tem como um dos principais objetivos equilibrar a relação entre fornecedor e consumidor, já que este último é, em regra, hipossuficiente em relação ao primeiro. Não parece ser essa a situação nos casos de transporte de mercadorias em que normalmente a relação é entre empresas. A carga transportada em regra servirá de mercadoria para revenda ou de insumo para fabricação de outros produtos, o que descaracteriza o remetente (ou o importador) como consumidor final. Ainda assim, pode-se entender que é o consumidor final daquele serviço de transporte, embora não seja do produto. De qualquer forma, por tratar-se de contrato firmado entre pessoas jurídicas, o reconhecimento da relação

⁸ BRASIL. Lei 8.078 de 11 set. 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm>. Acesso em: 12 jan. 2014.

de consumo nos moldes da legislação consumerista deturpa o conceito de vulnerabilidade que o legislador buscou proteger.

Não sendo consumidor, não deverá se beneficiar das prerrogativas do Código de Defesa do Consumidor. Seguindo a mesma linha de raciocínio, a seguradora que por força do pagamento de seguro se sub-roga nos direitos do segurado, não poderá se beneficiar da condição de consumidora. Ainda assim, os autores de tais demandas em regra buscam a aplicação do Código de Defesa do Consumidor, haja vista seus benefícios se comparado à Convenção de Montreal. Podem ser citados como exemplos o amplo prazo para buscar reparação pelo dano (cinco anos, contra o prazo de dois anos previsto na convenção), a inexistência de limite de indenização e a inversão do ônus da prova.

É sabido que a superveniência de lei interna é capaz de alterar o sistema de tratados internacionais em vigor no ordenamento jurídico. Ainda assim, analisando os critérios de especialidade, bem como a cronologia das normas, a aplicação do Código de Defesa do Consumidor resta prejudicada em casos que envolvem transporte aéreo. Uma vez em vigor no Brasil, as previsões da Convenção de Montreal devem sobrepor-se às demais normas pátrias no tocante ao transporte aéreo internacional, eis que específicas e, portanto, especiais em relação ao Código Civil e Código de Defesa do Consumidor. A mencionada convenção prevê um sistema de indenização tarifada em razão de sinistros envolvendo transporte aéreo internacional de passageiros, bagagem e mercadorias. A questão que se pretende tratar adiante é o limite da aplicação da indenização tarifada prevista na Convenção de Montreal quando em conflito com as demais normas sobre o tema.

3. A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO

Como já foi abordado anteriormente, a responsabilidade civil do transportador aéreo é, em tese, definida pela Convenção de Montreal. Resta estudar, portanto, de que forma

ocorrerá a responsabilização do transportador aéreo em caso de ocorrências envolvendo transporte internacional de mercadorias. O artigo 22, 3 da mencionada convenção⁹ trata do tema:

Artigo 22 – Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga

3. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

O Direito Especial de Saque é um padrão monetário internacional criado pela Fundo Monetário Internacional para viabilizar transações internacionais. Cada direito especial de saque corresponde atualmente a aproximadamente R\$ 3,50. Importante notar que a Convenção de Montreal cuidou de evitar que os valores por ela definidos ficassem defasados, prevendo a revisão de seus limites a cada cinco anos. Assim, em 2009 a Organização de Aviação Civil, após consultar os Estados membros, decidiu pela revisão dos limites de responsabilidade previstos na Convenção de Montreal. Com a revisão, em vigor desde 30 de dezembro de 2009, o limite de indenização para os sinistros envolvendo transporte aéreo de mercadorias passou de 17 para 19 Direitos Especiais de Saque por quilo de mercadoria.¹⁰

Caso, contudo, o expedidor do conhecimento aéreo tenha declarado o valor da mercadoria, a responsabilidade do transportador poderá ser fundamentada nesse valor. Tal previsão é mais uma demonstração de que a mencionada convenção internacional não destoa da legislação pátria. Isso porque o artigo 750 do Código Civil determina que a responsabilidade do transportador será limitada ao valor constante do conhecimento. A Convenção, no mesmo sentido, permite que o expedidor declare ao transportador o valor da

⁹ Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em: 20 ago. 2014

¹⁰ Disponível em: <<http://www.icao.int>>. Acesso em: 20 ago. 2014. Apesar da concordância dos países signatários com os termos da convenção e a expressa previsão da revisão periódica dos limites de indenização, há divergência quanto à validade dos limites atualizados no Brasil.

mercadoria, o que será feito mediante pagamento de taxa suplementar, quando cabível. Neste caso, a responsabilidade do transportador estará vinculada ao valor declarado. Não havendo declaração e, conseqüentemente, o pagamento da taxa, o valor do frete do transporte será calculado com base no peso da mercadoria. Ora, parece justo que a responsabilidade do transportador, neste caso, também seja calculada com base no peso da mercadoria avariada.

4. A VISÃO DOS TRIBUNAIS PÁTRIOS SOBRE O TEMA

Como mencionado no início deste estudo, a Constituição Federal de 1988 prevê em seu artigo 178 que devem ser observados os acordos firmados pela União quando a questão envolver transporte aéreo, aquático e marítimo. Assim, não há que se falar em incompatibilidade dos tratados e convenções com o sistema jurídico brasileiro.

Além disso, promulgada pelo Decreto 7.030 de 14 de dezembro de 2009, a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, em vigor no Brasil, prescreve em seu artigo 27 que uma parte não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado. Segundo o dicionário Michaelis¹¹, “tratado” é definido como o “ato pelo qual dois ou mais Estados convencionam, expressamente, entre si, estipulações que firmam e regulam relações ou operações recíprocas, de natureza jurídica, política ou econômica”. Assim, ao estabelecer a obrigação dos Estados membros respeitarem as normas convencionadas em tratados internacionais, não permitindo que se apele às disposições do direito interno, a Convenção de Viena esclareceu definitivamente a questão da aparente divergência entre normas internas e internacionais.

Não obstante, os tribunais pátrios têm afastado a aplicação das convenções internacionais em detrimento das normas pátrias, ainda que genéricas, sobre a

¹¹ Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=tratado>>. Acesso em: 16 fev. 2014

responsabilidade civil no transporte aéreo de mercadorias. A tendência dos tribunais brasileiros, a despeito da clara previsão no sistema legal pátrio, é rechaçar a aplicação dos limites de indenização, preferindo, em regra, o Código Civil Brasileiro e o Código de Defesa do Consumidor.

Por estabelecer um limite de indenização, a Convenção de Montreal se contrapõe ao direito à reparação integral, garantido pelo Código de Defesa do Consumidor e pelo Código Civil, já que não há limitação para a indenização de acordo com tais diplomas legais. O julgador busca reparar integralmente - *restitutio in integrum* - aplicando a regra geral da indenização, como prevê o Código Civil em seu artigo 402, garantindo ao lesado o direito de receber aquilo que efetivamente perdeu ou que razoavelmente deixou de auferir¹² Adotar este entendimento significa, necessariamente, afastar a aplicação do sistema de indenização tarifada.

Ainda sobre o conflito, Cavalieri Filho¹³ explica que, se de um lado estão os defensores do dever de reparação integral previsto pelo Código de Defesa do Consumidor (e Código Civil também), de outro encontram-se os que entendem que a norma internacional deve sobrepor-se à legislação interna, eis que, suscitado o conflito, aquela deve prevalecer. O que se vê na prática é o afastamento da aplicação do acordo internacional em detrimento das normas internas, ainda que genéricas.

CONCLUSÃO

As questões abordadas no presente estudo giram em torno da responsabilidade civil do transportador aéreo de mercadorias. A Constituição Federal de 1988 trata no artigo 178, da necessária observância dos acordos firmados pelo Brasil no que diz respeito a transporte

¹² BODIN DE MORAES, Maria Celina. *Danos à pessoa humana: uma leitura civil-constitucional dos danos morais*. São Paulo: Renovar, 2003, p.305.

¹³ CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010, p. 335

aéreo. Com respaldo na Lei Maior, foi adotada pelo ordenamento pátrio a Convenção de Montreal como norma específica a ser aplicada aos conflitos decorrentes de transporte aéreo internacional de passageiros e mercadorias.

O Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor tratam de forma genérica o transporte aéreo, justamente porque o assunto tem tratamento específico no ordenamento jurídico brasileiro. O Código Brasileiro de Aeronáutica trata da responsabilidade civil do transportador aéreo doméstico, enquanto a Convenção de Montreal cuida dos conflitos resultantes do transporte aéreo internacional.

Apesar da previsão legal, a aplicação dos limites de indenização estabelecidos pela legislação específica tornou-se polêmica após o advento do Código de Defesa do Consumidor. Isso porque a legislação consumerista, bem como o Código Civil, busca reparar integralmente o dano, o que se opõe ao sistema de indenização tarifada adotado pela legislação específica.

O tema discutido, embora não faça parte das relações cotidianas da sociedade, é relevante para o estudo da responsabilidade civil e, se profundamente analisado, vai além. Isso porque embora em vigor no ordenamento jurídico brasileiro, as convenções internacionais que tratam o tema são constantemente afastadas dos casos concretos. Ao não observar os limites de indenização previstos para os casos de mercadorias avariadas, dois tratados de que o Brasil participa deixam de ser considerados, o que acaba por abalar a segurança jurídica dos contratos internacionais. Além disso, este posicionamento coloca o Brasil em uma posição diplomática delicada em relação aos demais signatários que respeitam os acordos firmados.

Finalmente, é importante destacar que está em trâmite no Supremo Tribunal Federal o Recurso Extraordinário que busca discutir as regras de indenização atinentes ao transporte aéreo. O julgamento busca a interpretação mais adequada do artigo 178 da Constituição

Federal, já abordado neste estudo, girando a discussão em torno do confronto entre os critérios de indenização previstos pela legislação pátria e pelas convenções internacionais. O julgamento foi suspenso em razão de pedido de vista por um dos ministros e, até a conclusão deste trabalho, a questão não havia sido decidida pelo Supremo Tribunal Federal.

REFERÊNCIAS

ALVIM, Angelica Arruda; CAMBLER, Everaldo Augusto. *Atualidades de direito civil*. Curitiba: Juruá, 2007.

BENJAMIN, Antonio Herman V.; MARQUES, Claudia Lima e BESSA, Leonardo. *Manual de direito do consumidor*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

BODIN DE MORAES, Maria Celina. *Danos à pessoa humana: uma leitura civil-constitucional dos danos morais*. São Paulo: Renovar, 2003.

BRASIL. Lei 10.406 de 10 jan. 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em: 23 nov. 2013.

BRASIL. Lei 7.565 de 19 dez. 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm. Acesso em: 26 nov. 2013.

BRASIL. Lei 8.078 de 11 set. 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm. Acesso em: 12 jan. 2014.

BRASIL. Decreto 5.910 de 18 de abr. 2006. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 20 ago. 2014.

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

COELHO, Fabio Ulhoa. *Curso de direito civil: contratos*. 5 ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

GASPAR, Tehil; MUNHOZ, Ana. *Normativa internacional*. Rio de Janeiro: SBDA, 2010.

ICAO. Disponível em: <http://www.icao.int>. Acesso em: 20 ago. 2014.

MICHAELIS Dicionário de Português Online. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=tratado>. Acesso em: 16 fev. 2014.

MORSELLO, Marco Fabio. *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. São Paulo: Atlas, 2006.