



CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS: ANÁLISE JURÍDICA E DOUTRINÁRIA

AIR PASSENGER TRANSPORTATION CONTRACT: LEGAL AND DOCTRINAL ANALYSIS

Cleia Simone Ferreira¹

Loyslene Viana de Oliveira²

Michael Alerrandro Rezende²

Resumo: O presente artigo examina o contrato de transporte aéreo à luz do ordenamento jurídico brasileiro, enfatizando sua conceituação, os princípios contratuais que o sustentam e as responsabilidades atribuídas às companhias aéreas. A metodologia adotada baseia-se em revisão bibliográfica e análise normativa, com destaque para o Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor, o Código Brasileiro de Aeronáutica e as resoluções expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Os achados evidenciam a centralidade dos princípios da boa-fé e da informação clara e adequada como fundamentos essenciais à eficácia contratual, bem como a responsabilidade objetiva das transportadoras na relação com os consumidores. Conclui-se que a concretização dos direitos do passageiro exige não apenas a observância rigorosa das normas pelas empresas aéreas, mas também atuação eficaz dos órgãos reguladores e de fiscalização.

Palavras-chave: Transporte aéreo. Responsabilidade civil. Direito do consumidor. Princípios contratuais. Boa-fé objetiva.

Abstract: This article examines the air transportation contract in light of the Brazilian legal system, emphasizing its conceptualization, the contractual principles that support it and the responsibilities attributed to airlines. The methodology adopted is based on a literature review and normative analysis, with emphasis on the Civil Code, the Consumer Protection Code, the Brazilian Aeronautics Code and the resolutions issued by the National Civil Aviation Agency (ANAC). The findings highlight the centrality of the principles of good faith and clear and adequate information as essential foundations for the effectiveness of contracts, as well as the

¹ Docente Unifimes – cleiasimone@unifimes.edu.br

² Discente do Curso de Direito Unifimes – Centro Universitário de Mineiros.



objective responsibility of carriers in their relations with consumers. It is concluded that the realization of passenger rights requires not only strict compliance with the rules by airlines, but also effective action by regulatory and inspection agencies.

Keywords Key: Air transport. Civil liability. Consumer law. Contractual principles. Objective good faith.

INTRODUÇÃO

O transporte aéreo configura-se como um dos pilares da mobilidade no mundo globalizado, sendo essencial tanto para o deslocamento de pessoas quanto para a logística de mercadorias em escala nacional e internacional. Sua relevância transcende o aspecto econômico, alcançando também dimensões sociais e culturais, ao integrar regiões, promover o turismo e impulsionar o comércio exterior. No contexto contemporâneo, caracterizado pela busca constante por agilidade, eficiência e comodidade, observa-se um crescimento exponencial da demanda por serviços de transporte aéreo, o que, por sua vez, amplia os desafios relacionados à regulação jurídica dessa atividade.

Nesse cenário, os contratos de transporte aéreo emergem como instrumentos jurídicos indispensáveis à formalização da relação entre passageiros, transportadoras e demais agentes envolvidos. Tais contratos envolvem obrigações específicas quanto à segurança, pontualidade, prestação de informações e respeito aos direitos dos consumidores, exigindo uma atuação equilibrada entre a autonomia privada das partes e a intervenção normativa do Estado. A complexidade das operações aéreas, a multiplicidade de normas aplicáveis e a assimetria informacional entre passageiros e companhias tornam ainda mais relevante a análise criteriosa dos fundamentos que estruturam essa modalidade contratual.

O ordenamento jurídico brasileiro contempla o contrato de transporte aéreo por meio de diversos diplomas normativos. O Código Civil, especialmente em seu artigo 730, define as bases contratuais gerais. Já o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986) trata da regulamentação técnica e operacional da aviação civil. Complementarmente, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por meio de suas resoluções, especialmente a de nº 400/2016, estabelece direitos e deveres específicos no âmbito da relação entre transportadores e usuários dos serviços.



Diante desse contexto multifacetado, o presente artigo tem como objetivo principal discutir os fundamentos jurídicos que estruturam o contrato de transporte aéreo, analisando os princípios contratuais que o regem, como a boa-fé, a força obrigatória e a autonomia da vontade.

Além disso, propõe-se a refletir sobre a responsabilidade civil das companhias aéreas diante de falhas na prestação do serviço, considerando os preceitos estabelecidos pelo Código de Defesa do Consumidor e demais normas setoriais. Busca-se, com isso, oferecer uma abordagem crítica e sistematizada sobre a proteção jurídica do passageiro e a necessária harmonização entre os interesses comerciais das transportadoras e os direitos fundamentais dos consumidores.

METODOLOGIA

Para a elaboração deste artigo, adotou-se como metodologia a pesquisa bibliográfica e documental, com abordagem qualitativa e caráter exploratório. A pesquisa bibliográfica consistiu na análise de obras doutrinárias consagradas no campo do Direito Civil, Direito do Consumidor e Direito Aeronáutico, com destaque para autores como Carlos Roberto Gonçalves, Maria Helena Diniz, Orlando Gomes, entre outros, os quais oferecem subsídios teóricos fundamentais para a compreensão da estrutura e dos princípios que regem o contrato de transporte aéreo.

A pesquisa documental, por sua vez, voltou-se à investigação e interpretação de fontes primárias normativas, especialmente os seguintes diplomas legais: Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406/2002), Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990), Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986) e as resoluções expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), com especial atenção à Resolução nº 400/2016, que estabelece as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros no Brasil. Estes documentos constituem o arcabouço jurídico que regula a matéria e fornecem os parâmetros para a análise da responsabilidade das companhias aéreas e dos direitos dos passageiros.

O enfoque qualitativo justifica-se pela natureza da investigação, que busca interpretar e compreender os aspectos jurídicos, normativos e principiológicos que envolvem o contrato de transporte aéreo, ao invés de quantificar dados ou mensurar estatísticas. A análise é feita de forma descritiva e interpretativa, buscando identificar, organizar e correlacionar os elementos normativos e doutrinários mais relevantes à luz do ordenamento jurídico brasileiro.

Além disso, foram consultadas decisões judiciais e enunciados jurisprudenciais que tratam de controvérsias relacionadas ao transporte aéreo, com o intuito de verificar como os

tribunais têm aplicado os princípios e normas pertinentes. Essa análise jurisprudencial, embora não constitua o foco central do trabalho, contribui para enriquecer a discussão e ilustrar a aplicação prática dos dispositivos legais em situações concretas.

Portanto, trata-se de uma pesquisa teórico-normativa, sustentada em fontes bibliográficas e legais, com vistas a promover uma abordagem crítica, reflexiva e sistematizada sobre a temática proposta, respeitando os critérios metodológicos da pesquisa jurídica tradicional.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A Natureza e Estrutura Jurídica do Contrato de Transporte Aéreo

O contrato de transporte é tradicionalmente classificado como um contrato bilateral, oneroso e comutativo, que envolve, de um lado, o transportador e, de outro, o contratante do serviço – seja ele passageiro, remetente ou destinatário. Sua essência consiste na obrigação de conduzir pessoas ou coisas de um local para outro, mediante contraprestação financeira. De acordo com o artigo 730 do Código Civil Brasileiro, “Pelo contrato de transporte, alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.” (BRASIL, 2002). Trata-se, portanto, de um vínculo jurídico que impõe ao transportador o dever de realizar o deslocamento com segurança, pontualidade e responsabilidade.

No caso específico do transporte aéreo, a matéria recebe tratamento normativo próprio por meio do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), instituído pela Lei nº 7.565/1986. O artigo 222 do referido diploma legal define o contrato de transporte aéreo nos seguintes termos: “Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem, carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.” Tal definição complementa e especializa o conceito geral previsto no Código Civil, adaptando-o às peculiaridades da navegação aérea e aos requisitos técnicos e operacionais dessa modalidade de transporte.

Na doutrina especializada, há consenso de que o contrato de transporte aéreo configura-se como um negócio jurídico consensual, oneroso, típico e formal em determinadas situações. Luís Tapia Salinas (1993, p. 413) o conceitua como “aquele mediante o qual uma pessoa denominada transportador ajusta com outra, usuário, o traslado de um lugar a outro em uma aeronave e por via aérea de uma determinada pessoa ou coisa, respeitadas as condições estipuladas entre as partes.” Essa definição ressalta a natureza consensual do contrato e a necessidade de estipulação prévia de condições claras entre transportador e usuário.

É importante destacar que a celebração do contrato de transporte aéreo não exige, via de regra, forma solene, podendo ocorrer por meio da simples aquisição da passagem, que representa o instrumento material do vínculo jurídico. Contudo, a emissão do bilhete de passagem ou do conhecimento de carga (no caso de transporte de mercadorias) é essencial para comprovar a existência do contrato e delimitar seus termos, sobretudo em casos de litígio.

Outro ponto relevante é a observação feita por Pontes de Miranda (apud Gagliano; Pamplona Filho, 2019), que destaca a transladação espacial como elemento essencial do contrato de transporte: “Porque posso transportar de um andar para outro, da rua para dentro da casa, da base para a cumeeira, e assim por diante. O que deve haver sempre é a transladação.” Nesse sentido, não basta o mero deslocamento interno; é indispensável que ocorra a movimentação espacial de um ponto geográfico a outro, característica que distingue o transporte de outros tipos de prestação de serviço.

No tocante à natureza jurídica, o contrato de transporte aéreo se insere no âmbito das relações de consumo quando o passageiro é destinatário final do serviço, aplicando-se, assim, as disposições do Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990), em especial quanto à responsabilidade objetiva do fornecedor e à necessidade de informação clara, adequada e prévia sobre os serviços contratados.

Vale ressaltar, ainda, que o contrato de transporte aéreo pode ser público ou privado, doméstico ou internacional, dependendo da natureza da operação e da nacionalidade das partes envolvidas. Em casos internacionais, o contrato também está sujeito às convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, como a Convenção de Montreal (1999), que unificou as normas relativas ao transporte internacional de pessoas, bagagens e cargas, substituindo parcialmente a antiga Convenção de Varsóvia (1929).

Assim, compreende-se que o contrato de transporte aéreo é um instrumento complexo, que exige não apenas a aplicação das regras do Direito Civil, mas também a integração com normas de direito aeronáutico, direito internacional e direito do consumidor, de forma a garantir a segurança jurídica e a proteção das partes envolvidas, especialmente dos passageiros, que figuram como a parte hipossuficiente na relação contratual.

Aspectos Principiológicos do Contrato de Transporte Aéreo

O contrato de transporte aéreo, como espécie do gênero contratual previsto no ordenamento jurídico brasileiro, é regido por princípios gerais do direito dos contratos, os quais orientam sua formação, interpretação e execução. Esses princípios são especialmente relevantes no contexto do transporte aéreo, dada a assimetria informacional existente entre as partes –



transportador e passageiro – e a complexidade inerente à atividade aérea. Nesse sentido, a compreensão dos princípios contratuais é fundamental para assegurar a segurança jurídica, o equilíbrio da relação contratual e a efetiva tutela do consumidor.

Princípio do Consensualismo

O princípio do consensualismo estabelece que o contrato se aperfeiçoa com o simples acordo de vontades, sem a necessidade de forma solene, salvo disposição legal em contrário. Tal princípio representa a superação das formalidades excessivas do direito romano e a valorização da autonomia privada como base para a constituição de vínculos obrigacionais.

Orlando Gomes (2007, p. 37) afirma que “no direito hodierno vigora o princípio do consentimento, pelo qual o acordo de vontades é suficiente à perfeição do contrato. Em princípio, não se exige forma especial.” Essa concepção encontra respaldo no artigo 107 do Código Civil brasileiro, que dispõe: “A validade da declaração de vontade não dependerá de forma especial, senão quando a lei expressamente a exigir.”

No âmbito do contrato de transporte aéreo, o princípio do consensualismo se concretiza na aquisição da passagem aérea, que materializa o consentimento das partes e formaliza o vínculo contratual. Ainda que o bilhete de passagem cumpra função documental e probatória, sua ausência não afasta a existência do contrato, desde que demonstrado o acordo de vontades entre as partes.

Princípio da Autonomia da Vontade

A autonomia da vontade é um dos pilares do direito contratual e consiste na liberdade das partes de contratar ou não contratar, escolher com quem contratar e definir o conteúdo do contrato. O artigo 421 do Código Civil consagra esse princípio, ao dispor que “a liberdade de contratar será exercida nos limites da função social do contrato.”

Segundo Carlos Roberto Gonçalves (2014), a autonomia privada permite que os contratantes disponham livremente sobre seus interesses, desde que respeitados os limites impostos pela legislação e pela moralidade. No transporte aéreo, esse princípio manifesta-se na possibilidade de o passageiro escolher a companhia aérea, o destino, a classe tarifária e os serviços acessórios oferecidos, conforme sua conveniência.

Contudo, tal liberdade não é absoluta. Com a consolidação do Estado social e da defesa do consumidor como valor constitucional (art. 5º, XXXII e art. 170, V, da Constituição Federal), a autonomia da vontade passou a ser relativizada pela função social do contrato, de modo a proteger a parte hipossuficiente e evitar abusos. Isso é particularmente relevante no



setor aéreo, em que o passageiro frequentemente se submete a contratos de adesão, cujas cláusulas são previamente estabelecidas pela transportadora.

Princípio da Força Obrigatória dos Contratos (Pacta Sunt Servanda)

O princípio da força obrigatória dos contratos, ou pacta sunt servanda, traduz-se na máxima de que “o contrato faz lei entre as partes”. Uma vez firmado, o contrato vincula os contratantes aos seus termos e condições, obrigando-os a cumprir as obrigações livremente assumidas. Esse princípio tem como fundamento a estabilidade e a previsibilidade nas relações jurídicas, elementos essenciais à segurança jurídica.

Em matéria de transporte aéreo, a força obrigatória impõe à companhia aérea o dever de prestar o serviço nos moldes contratados, garantindo pontualidade, segurança e cumprimento das cláusulas contratuais. Ao passageiro, por sua vez, cabe o cumprimento das condições estabelecidas, como a apresentação de documentos, o respeito aos horários e o pagamento integral da tarifa.

No entanto, o princípio da força obrigatória não é absoluto, podendo ser relativizado em situações excepcionais, como nos casos de força maior e caso fortuito, conforme dispõe o artigo 393 do Código Civil. Nesses casos, a parte inadimplente poderá ser exonerada da responsabilidade, desde que comprovada a imprevisibilidade e a inevitabilidade do evento.

Princípio da Boa-fé Objetiva

A boa-fé objetiva é um dos princípios mais relevantes no direito contratual contemporâneo, funcionando como norma de conduta que impõe às partes o dever de agir com lealdade, transparência e cooperação recíproca durante todas as fases da relação contratual: formação, execução e extinção. O artigo 422 do Código Civil explicita esse princípio ao dispor que “os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé.”

Diferentemente da boa-fé subjetiva, que diz respeito à intenção interna das partes, a boa-fé objetiva estabelece padrões externos de comportamento que devem ser observados, independentemente da intenção. No contrato de transporte aéreo, tal princípio obriga as companhias aéreas a prestar informações claras e completas sobre os serviços, tarifas, horários e eventuais alterações nos voos, conforme reforçado pela Resolução nº 400/2016 da ANAC.

A violação da boa-fé objetiva pode acarretar a responsabilização contratual, inclusive por danos morais, especialmente quando caracterizado o abuso de direito, a omissão de informação relevante ou a frustração injustificada da legítima expectativa do consumidor. A

aplicação da boa-fé também justifica a revisão contratual em hipóteses de desequilíbrio manifesto entre as prestações ou de onerosidade excessiva superveniente.

Responsabilidade Civil das Companhias Aéreas na Prestação de Serviços

A prestação de serviços de transporte aéreo, pela sua natureza técnica, seu alto grau de complexidade operacional e o impacto direto que exerce sobre os direitos fundamentais dos usuários, é submetida a um regime jurídico de responsabilidade civil objetiva. Tal regime está consagrado no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor (CDC), que estabelece que o fornecedor de serviços responde pelos danos causados aos consumidores, independentemente da verificação de culpa, sempre que houver defeito na prestação do serviço ou insuficiência na prestação das informações essenciais.

Nesse contexto, as companhias aéreas, enquanto fornecedoras de serviços nos termos do artigo 3º do CDC, assumem o dever de garantir a segurança, a pontualidade, a continuidade e a qualidade do transporte contratado. O passageiro, por sua vez, é considerado consumidor, beneficiando-se da proteção do sistema de defesa do consumidor previsto na Constituição Federal (art. 5º, XXXII) e na legislação infraconstitucional. A responsabilidade objetiva, portanto, visa equilibrar a relação entre as partes, reconhecendo a vulnerabilidade do passageiro frente ao poder técnico e econômico da transportadora.

Informações ao Passageiro

Um dos pilares da relação contratual no transporte aéreo é o direito à informação, previsto no artigo 6º, inciso III, do CDC, e detalhado pela Resolução nº 400/2016 da ANAC, que regulamenta os direitos e deveres dos passageiros. O artigo 20 da referida norma impõe ao transportador o dever de informar, de maneira clara, precisa e contínua, sobre alterações, atrasos, cancelamentos e interrupções dos voos.

Em termos práticos, o transportador deve comunicar imediatamente aos passageiros quaisquer alterações no horário do voo, devendo manter atualizações a cada 30 minutos quanto à nova previsão de partida, bem como informar, sempre que solicitado, os motivos do atraso, cancelamento ou interrupção, inclusive por escrito. O descumprimento desse dever de informação pode ser interpretado como falha na prestação do serviço, ensejando responsabilidade civil por danos materiais e morais, sobretudo quando o passageiro sofre prejuízos concretos, como perda de conexões, compromissos profissionais ou transtornos emocionais.



A jurisprudência tem reconhecido a importância da informação clara e tempestiva como componente fundamental da prestação de serviço adequada, nos termos do artigo 20 do CDC. A ausência de informação ou sua prestação deficiente, mesmo que o fato gerador da alteração do voo esteja fora do controle da empresa, pode configurar conduta omissiva reprovável, reforçando a responsabilidade da companhia.

Alternativas em Casos de Atrasos e Cancelamentos

Outro aspecto relevante da responsabilidade das companhias aéreas diz respeito às alternativas de solução oferecidas ao passageiro em caso de atraso superior a quatro horas, cancelamento de voo ou preterição de embarque, conforme determina o artigo 21 da Resolução nº 400 da ANAC. Nestes casos, o passageiro tem o direito de escolher entre as seguintes opções, que devem ser disponibilizadas de forma imediata:

- a) Reacomodação em outro voo da mesma companhia ou de empresa congênere;
- b) Reembolso integral do valor pago pela passagem, inclusive da tarifa de embarque;
- c) Execução do serviço por outra modalidade de transporte, como terrestre, quando possível.

A escolha entre essas opções cabe exclusivamente ao passageiro, e a transportadora deve respeitar essa autonomia, não podendo impor a solução mais conveniente à empresa. A omissão na oferta dessas alternativas, ou a tentativa de restringi-las, pode gerar não apenas sanções administrativas, mas também responsabilidade civil por violação ao dever de boa-fé objetiva e por descumprimento contratual.

A jurisprudência nacional tem reconhecido o dever das empresas de mitigar os danos causados aos consumidores nessas circunstâncias, sendo recorrente o reconhecimento do dano moral em situações de violação do direito de escolha, desinformação e descaso com o passageiro em situação de vulnerabilidade.

Excludentes de Responsabilidade

Apesar do regime de responsabilidade objetiva, o ordenamento jurídico admite excludentes de responsabilidade que, uma vez comprovadas, podem afastar o dever de indenizar. Entre essas excludentes estão a força maior e o caso fortuito, conforme previsto no artigo 393 do Código Civil, que dispõe: “O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.”



No transporte aéreo, situações como condições climáticas severas (nevoeiros, tempestades, ciclones), eventos geopolíticos (guerras, atentados), greves gerais e interdições aeroportuárias são comumente invocadas como causas excludentes. No entanto, mesmo nessas hipóteses, a responsabilidade informacional da companhia permanece inalterada. Isto é, ainda que a empresa não possa ser responsabilizada pelos efeitos diretos do evento imprevisível, ela deve informar o passageiro com clareza, orientá-lo sobre os procedimentos adotados e oferecer, sempre que possível, alternativas para o reacomodamento ou reembolso.

A atuação omissiva ou negligente da companhia, mesmo diante de uma situação de força maior, pode configurar descumprimento parcial do contrato e dar ensejo a reparação por danos acessórios, especialmente se houver agravamento do prejuízo causado ao consumidor em razão da falta de assistência.

Desastres Aéreos

Em situações extremas, como os acidentes aéreos com vítimas fatais ou com danos materiais a terceiros, a responsabilidade das companhias aéreas ganha contornos ainda mais sensíveis e rigorosos. Nestes casos, prevalece o regime de responsabilidade objetiva integral, especialmente quando envolvem transporte de passageiros, o que impõe à empresa aérea o dever de indenizar os familiares das vítimas pelos danos morais e materiais sofridos.

Além disso, caso haja prejuízo a terceiros não transportados, como danos causados a imóveis, veículos ou pessoas atingidas por destroços da aeronave, a transportadora também poderá ser responsabilizada, conforme previsto no artigo 94 do Código Brasileiro de Aeronáutica. A indenização deve abranger despesas com funeral, pensões alimentícias, perda do sustento familiar e lucros cessantes, conforme a gravidade do caso.

As companhias também devem prestar auxílio imediato às famílias, fornecer informações transparentes sobre as causas do acidente e cooperar com as autoridades investigativas. A jurisprudência pátria, bem como os tratados internacionais como a Convenção de Montreal, reforçam a ideia de que, em caso de acidente aéreo, presume-se a responsabilidade da transportadora, cabendo-lhe a prova em sentido contrário somente para fins de redução da indenização, se for o caso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte aéreo, enquanto modalidade estratégica de mobilidade humana e logística internacional, demanda um arcabouço jurídico robusto, capaz de harmonizar a complexidade



técnica da aviação civil com os direitos fundamentais dos usuários. O contrato de transporte aéreo, nesse contexto, revela-se como instrumento jurídico de elevada relevância, pois formaliza a relação entre passageiro e transportadora, estabelecendo deveres, responsabilidades e garantias recíprocas.

Ao longo deste trabalho, foi possível demonstrar que o ordenamento jurídico brasileiro, ao tratar do contrato de transporte aéreo, se fundamenta em diversos diplomas legais, como o Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica, além de resoluções infralegais expedidas pela ANAC. Essa multiplicidade normativa exige uma interpretação integrada e sistemática, de modo a assegurar a eficácia das normas e a proteção jurídica do consumidor.

Verificou-se que os princípios contratuais – especialmente o consensualismo, a autonomia da vontade, a força obrigatória dos contratos e a boa-fé objetiva – desempenham papel central na estruturação do contrato de transporte aéreo. Tais princípios não apenas guiam a formação e a execução contratual, como também funcionam como critério interpretativo diante de eventuais controvérsias. No setor aéreo, a boa-fé objetiva, em especial, assume contornos mais amplos, exigindo condutas proativas das companhias no sentido de informar, assistir e respeitar os direitos dos passageiros em todas as etapas do serviço.

No que diz respeito à responsabilidade das companhias aéreas, constatou-se que prevalece o regime de responsabilidade civil objetiva, conforme o disposto no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor. Essa sistemática impõe ao fornecedor o dever de reparar danos, independentemente de culpa, quando comprovada a falha na prestação do serviço ou a omissão no dever de informação. Foram analisadas, ainda, as obrigações específicas previstas na Resolução nº 400/2016 da ANAC, que conferem ao passageiro o direito de ser assistido, reacomodado ou reembolsado em situações de atrasos e cancelamentos.

Observou-se, também, que mesmo diante de excludentes de responsabilidade, como casos de força maior ou caso fortuito, subsiste o dever da companhia aérea de manter o passageiro adequadamente informado. A falha nesse dever pode, inclusive, gerar responsabilidade civil autônoma. Por fim, nas situações de desastres aéreos, o regime de responsabilidade ganha especial gravidade, impondo à transportadora o dever de indenizar os familiares das vítimas e terceiros prejudicados, conforme previsto na legislação nacional e em tratados internacionais ratificados pelo Brasil.

Diante disso, conclui-se que a proteção do consumidor no contrato de transporte aéreo demanda não apenas um sistema legal estruturado, mas também uma postura ética e transparente por parte das companhias aéreas, e uma fiscalização eficaz por parte dos órgãos

reguladores, como a ANAC. A tutela dos interesses do passageiro, parte vulnerável da relação contratual, deve ser sempre priorizada, sem desconsiderar a viabilidade técnica e econômica da prestação do serviço.

O estudo realizado permitiu não apenas compreender a estrutura jurídica do contrato de transporte aéreo, mas também refletir sobre os desafios práticos enfrentados pelos usuários desse serviço. Reforça-se, portanto, a importância da contínua atualização legislativa, do fortalecimento da jurisprudência protetiva e da ampliação da cultura da boa-fé nas relações de consumo, como elementos essenciais para a construção de um transporte aéreo mais justo, seguro e eficiente.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016**. Dispõe sobre as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros. Disponível em:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/passageiros/viagens/resolucao-400>. Acesso em: [24/03/2025].

BRASIL. Código Civil. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm. Acesso em: [24/03/2025].

BRASIL. Código de Defesa do Consumidor. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm. Acesso em: [24/03/2025].

BRASIL. Código Brasileiro de Aeronáutica. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm. Acesso em: [24/03/2025].

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: teoria geral dos contratos**. 27. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva Educação, 2014. v. 3.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil: contratos**. 20. ed. rev., atual. e ampl. Salvador: JusPodivm, 2019. v. 2.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro: contratos e atos unilaterais**. 16. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. v. 3.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Contratos**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

GOMES, Orlando. **Contratos**. 26. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2007.

SALINAS, Luís Tapia. **Curso de Derecho Aéreo**. 4. ed. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile, 1993.

IX Colóquio Estadual de Pesquisa Multidisciplinar
VII Congresso Nacional de Pesquisa Multidisciplinar
VI Feira de Empreendedorismo
II Congresso de Pós-Graduação da Unifimes

Conexões entre Ciência e Cultura:
Inovação, Saberes Populares
e os Desafios do Mundo Atual



PESQUISA
UNIFIMES



Diretoria
de Inovação e
Empreendedorismo

Realização

Apoio



SILVA, Keven Fagundes da. **A ordem econômica constitucional e a defesa do consumidor: práticas abusivas cometidas pelas companhias aéreas e o direito do consumidor.** 2024.

