

SAMUEL ALBERTO RODRIGUES NASCIMENTO

**ANÁLISE DA COBRANÇA POR DESPACHO DE BAGAGEM EM  
VOOS PREVISTA NA RESOLUÇÃO N. 400 DA ANAC SOB À LUZ DA  
PROTEÇÃO CONSUMERISTA**

CURSO DE DIREITO – UniEVANGÉLICA

2018

SAMUEL ALBERTO RODRIGUES NASCIMENTO

**ANÁLISE DA COBRANÇA POR DESPACHO DE BAGAGEM EM  
VOOS PREVISTA NA RESOLUÇÃO N. 400 DA ANAC SOB À LUZ DA  
PROTEÇÃO CONSUMERISTA**

Monografia apresentada ao Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, como exigência parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do Professor Marcos Ricardo da Silva Costa.

ANÁPOLIS – 2018

SAMUEL ALBERTO RODRIGUES NASCIMENTO

**ANÁLISE DA COBRANÇA POR DESPACHO DE BAGAGEM EM  
VOOS PREVISTA NA RESOLUÇÃO N. 400 DA ANAC SOB À LUZ DA  
PROTEÇÃO CONSUMERISTA**

Anápolis, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018.

Banca Examinadora

---

---

## RESUMO

A presente monografia tem por objetivo analisar a resolução n. 400 da Anac, a qual prevê a cobrança por despacho de bagagem em voos, sob à ótica do CDC e observando a proteção do consumidor prevista na legislação pátria. A metodologia utilizada é a de compilação bibliográfica e estudo em doutrinas e artigos de doutrinadores e autores com notório conhecimento acerca do tema. Está dividida didaticamente em três capítulos. Inicialmente, ressalta-se a aviação civil brasileira numa visão ampla, de tal forma à compreender sua formação atual por meio de seu desenvolvimento histórico e sua regulação e normatização, bem como se analisa a resolução n. 400 da Anac que dispõe sobre as condições gerais do transporte aéreo. O segundo capítulo dedica-se em analisar a legislação consumerista, examinando mais profundamente o protecionismo que merece o consumidor, ante sua vulnerabilidade e hipossuficiência à luz do Código de Defesa do Consumidor. Por fim, o terceiro capítulo trata da cobrança por despacho de bagagem em voos prevista na resolução número 400 da Anac sob à luz da proteção consumerista assegurada na legislação brasileira.

**Palavras chave:** Resolução n. 400, Despacho de bagagem, CDC.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	01
<b>CAPÍTULO I – DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA</b> .....	03
1.1 Evolução histórica da aviação civil brasileira.....	03
1.2 Dos órgãos reguladores da aviação civil brasileira .....	05
1.2.1 Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) .....	06
1.2.2 Secretaria de Aviação Civil .....	07
1.2.3 Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO).....	08
1.2.4 Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) .....	10
1.2.5 Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos .....	11
1.3 Das normas reguladoras da aviação civil e a resolução nº 400 da ANAC.....	12
1.3.1 Evolução histórica da normatização na aviação civil.....	13
1.3.2 Resolução nº 400 da ANAC .....	13
<b>CAPÍTULO II – DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR</b> .....	15
2.1 Definição de consumidor e aspectos históricos.....	16
2.2 Evolução da legislação consumerista.....	19
2.3 Do Código de Defesa do Consumidor .....	21
<b>CAPÍTULO III – DA COBRANÇA POR DESPACHO DE BAGAGEM</b> .....	27
3.1 Da cobrança por despacho de bagagem de acordo com a resolução nº 400 da ANAC .....	27
3.2 Da proteção ao consumidor usuário do transporte aéreo .....	29
3.3 Das garantias consumeristas frente à cobrança por despacho de bagagem .....	34
<b>CONCLUSÃO</b> .....	39
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	41

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho monográfico tem como ideia central analisar a Resolução n. 400 da ANAC, que passou a cobrar pelo despacho de bagagens em voos nacionais, frente à proteção do consumidor garantida por meio do CDC e do Código Civil.

Ao final do ano de 2016, no dia 13 de dezembro, foi aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil a Resolução n. 400 que regula as condições gerais de transporte aéreo no Brasil, referida norma permitiu às companhias aéreas cobrar separadamente pelo despacho de bagagens.

Tal resolução começou a vigorar no dia 14 de março de 2017 sob o pretexto de reduzir o preço das passagens aéreas e adequar a aviação civil brasileira a algumas normas da aviação civil internacional.

Acontece que, referida norma levantou um debate em relação a alguns direitos que os consumidores brasileiros, ora passageiros, possuem e estão garantidos na legislação.

Além de levantar outra questão importante no que tange ao fato de a nação brasileira ter uma realidade jurídica e social própria, a realidade da aviação civil aqui condiz ou não com a realidade internacional.

Para elucidar uma das questões acima mencionadas, basta fazer uma pesquisa em algum dos diferentes *sites* de operadoras aéreas, para constatar que

se uma pessoa quiser viajar de Brasília a Goiânia de avião a passagem custa em média R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais), e a distância entre as duas cidades é de aproximadamente 200 km. Enquanto numa viagem de aproximadamente também 200 Km entre Paris e Le Mans na França, as companhias aéreas que prestam serviço naquele país cobram em média o valor de € 40,00 (quarenta euros), o equivalente à R\$ 170,00 (cento e setenta reais). Daí se levanta a dúvida objeto de debate no que se refere a existência ou não de diferença na realidade da aviação civil brasileira em relação a realidade internacional.

No tocante aos instrumentos jurídicos consistentes e capazes de afastar essa regra do cotidiano daqueles consumidores utilizadores do transporte aéreo, dispõe o artigo 730 do Código Civil que: Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas. O artigo 734 do mesmo diploma legal prevê o seguinte: O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

Dessa forma, existe uma obrigação das companhias aéreas de levar com segurança ao destino final seus passageiros e também suas devidas bagagens, como algum outro bem móvel que os acompanharem.

Posto isso, se faz necessário apreciar o artigo 13 da Resolução n. 400 da ANAC que prescreve o seguinte: O transporte de bagagem despachada configurará contrato acessório oferecido pelo transportador.

Nota-se então uma divergência entre a norma tipificada na resolução e a anteriormente suscitada, presente no Código Civil. Pois, segundo a lei não há existência de dois contratos distintos, o que realmente ocorre é um único contrato de transporte de pessoas com a obrigação acessória de transportar também as bagagens do contratante em aludido negócio jurídico.

Por fim, a pesquisa colabora, ainda que modestamente, visando melhor entendimento da questão planteada, haja vista se tratar de um tema recente em nosso direito, pouco debatido nas academias.

## **CAPITULO I – DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA**

A aviação com certeza foi uma das maiores invenções do ser humano e, a pouco mais de 100 anos atrás, quando as pessoas, em verdadeiras multidões assistiam aos primeiros shows de aviação, com certeza ficavam impressionadas com tamanha façanha. O homem foi capaz imaginar o inimaginável e conseguiu assim, dominar os céus.

Até a presente data, muito ainda se discute acerca de quem teria se consagrado como inventor do avião.

Uma calorosa disputa entre os irmãos Wright e Santos Dumont, este com seu 14bis, propõem temas acalorados até os dias atuais. Há quem diga que os irmãos construíram o avião primeiro, porém para os adeptos de Santos Dumont, os Irmãos Wright criaram apenas um “estilingue gigante”, pois os primeiros modelos feitos pelos irmãos Wright utilizavam uma espécie de catapulta, um sistema de impulsão para arremessar uma estrutura, com exceção do Flyer III, modelo que utilizava trilhos apenas para deslizar o avião e fazer a corrida de decolagem, porque não havia trem de pouso no avião (OLIVEIRA, 2017).

### **1.1 Evolução histórica da aviação civil brasileira**

Os aviadores franceses Roland Garros e Edmond Plachout e o italiano Ernesto Darioli foram os pioneiros da aviação no Brasil. Decidiu-se, em 1911, criar o “Aeroclube do Brasil”, uma organização civil apoiada pelos militares da Marinha e do Exército. (WANDERLEY, 1975)

No Brasil era bem grande o entusiasmo pela aviação. Na redação do jornal "A Noite", no dia 14 de outubro de 1911, fundava-se o mencionado Aeroclube

brasileiro, que em janeiro do ano seguinte teria sua escola de aviação. Contudo, a aviação em nosso país teve início com um voo de Edmond Plachout, em 22 de Outubro de 1911. O aviador, que fora mecânico de Santos Dumont em Paris, decolou da praça Mauá, voou sobre a avenida Central e caiu no mar, de uma altura de aproximadamente 80 metros, antes de chegar na Ilha do Governador. (BRASIL, 2015)

Alberto Studart, em sua coluna do jornal eletrônico O povo afirma que:

Em 17 de Junho de 1922, os portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral chegaram ao Brasil, concluindo seu voo pioneiro, da Europa para a América do Sul. Referida travessia iniciou-se em 30 de Março de 1922, em Belém no hidroavião 'Lusitânia' e, estima-se que nos setenta e nove dias da viagem o tempo de voo dispendido, nos 8.383 quilômetros percorridos, foi de apenas 62 horas e 26 minutos (2011, *online*).

A aviação do Exército e a Aviação Naval criaram na década de 30 os correios aéreos, que, em apenas seis meses cobriam mais de 1700 Km de rotas. Na década de 30, abriram-se linhas para Minas Gerais, Mato Grosso, Paraná, Ceará, Rio Grande do Sul e outros estados, afirmando a soberania sobre o Território Nacional. (WANDERLEY, 1975)

Diogo de Oliveira (2017) afirma que o transporte aéreo de pessoas começou de forma precária e improvisada. As pessoas aproveitavam o espaço no avião de transporte de correspondências e iam apenas se houvesse espaço vago. Pois não havia naquela época nenhuma norma regulamentadora ou preocupação com a comodidade do passageiro ou a segurança de voo.

Márcia Fajer (2009) expõe ainda que em nosso país a aviação comercial teve início mais precisamente no ano de 1927. Uma das primeiras empresas a transportar passageiros foi a Condor Syndikat, companhia alemã, com sede em Berlim, que, em 22 de fevereiro daquele mesmo ano, iniciava a primeira linha regular. No dia 1º de dezembro daquele ano, foi nacionalizada e adotou o nome de "Sindicato Condor Limitada" e, durante a II Guerra Mundial, passou a usar o nome Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul.

Em meados de junho do ano de 1927 foi fundada a empresa Viação

Aérea Rio-Grandense (VARIG), primeira empresa de serviço regular de passageiros do Brasil.

A VARIG começou a voar para outros estados além do Rio Grande do Sul em 1942 e, se consolidou no transporte doméstico. Referida empresa conquistou uma posição importante no transporte aéreo internacional em 1953 ao vencer a disputa por uma linha bastante cobiçada na época, com destino à cidade americana de Nova York. Em 1959 a VARIG começou a operar o primeiro avião a jato no Brasil, o Caravelle. Além da consolidação da VARIG, a década de 1950 também foi marcada pelo crescimento da VASP. (SONINO, 1995)

Bielschowsky e Custódio narram que com o passar dos anos a aviação civil comercial foi evoluindo e:

A década de 1940 foi marcada pelo processo de difusão tecnológica no setor de transporte aéreo, que reduziu as barreiras à entrada, tornando o setor acessível ao capital nacional. A partir de então, o mercado passou a ser dividido por empresas nacionais e estrangeiras (2011, p. 92).

Tempos mais tarde, na década de 50, devido a oferta inicial exagerada e a desequilíbrios financeiros, a aviação civil brasileira viveu uma época de fusões entre algumas empresas e também de falência de outras. O número de cidades atendidas naquela época era de 358, número este que não mais foi alcançado, mesmo depois de determinado período. Naquela década, operavam aproximadamente dezesseis empresas brasileiras, sendo que algumas possuíam somente dois ou três aviões (PESSOA, 1989).

Os professores Bielschowsky e Custódio (2011, p.7) explicam também em seu artigo que “após décadas de crescimento consistente, o setor de transporte aéreo começou a sentir os efeitos da crise do início da década de 1960.”

A crise de 1960 foi decorrente da instabilidade política e econômica, dos elevados custos de manutenção e da forte concorrência no mercado de transporte aéreo, o que fez o governo exercer maior controle sobre a aviação comercial brasileira, apoiando novas fusões, fato que reduziria o número de empresas para somente quatro grandes: VARIG, VASP, Cruzeiro e Transbrasil. Além disso, várias pequenas cidades foram retiradas do mapa aeronáutico. (MALAGUTTI, 2001)

Bielschowsky e Custódio (2011) afirmam ainda que:

Além da crise das grandes empresas, a introdução dos jatos comerciais com grande autonomia de voo resultou na eliminação das paradas para reabastecimento, provocando o declínio do número de cidades atendidas, de cerca de 400 no início da década de 1960, para menos de 100 em meados dessa década. Com vistas a sistematizar as negociações entre o setor privado e o Estado, organizaram-se importantes eventos do setor que contaram com a presença de representantes das empresas aéreas e do regulador, o Departamento de Aviação Civil, DAC. As reuniões foram denominadas Conferências Nacionais de Aviação Comercial (2011, p. 49).

Na década de 90 as três maiores empresas do setor aéreo brasileiro chegaram aos anos a uma situação financeira insustentável. A VASP, privatizada em outubro de 1990, com resultados negativos, a Transbrasil num regime pré-falimentar, e a VARIG operando com baixa rentabilidade e fortemente endividada. A crise financeira das empresas do setor, associada ao colapso do regime regulatório do período anterior e à falência do estado, motivou a desregulamentação progressiva do mercado de transportes aéreos no Brasil, o que resultou em profundas mudanças na estrutura deste mercado. (BIELSCHOWSKY; CUSTÓDIO, 2011)

A VARIG absorveu a Cruzeiro e posteriormente adquiriu diversas empresas regionais, transformando-se no começo do século XXI, na maior transportadora da América Latina. Contudo, em 2007 após perdas contínuas de mercado a empresa pioneira acabou sendo vendida a Gol Linhas Aéreas Inteligentes S.A (FAJER, 2009).

A partir de 2003 houve uma retomada na regulação do mercado, buscando evitar excesso de capacidade. O governo passou a incentivar a formação de empresas líderes, favorecendo a concentração do mercado. (BIELSCHOWSKY; CUSTÓDIO, 2011)

## **1.2 Dos órgãos reguladores da aviação civil brasileira**

Nas últimas décadas o transporte aéreo tem administrado um significativo ganho na fatia do mercado de transportes nacional, especialmente para as movimentações aéreas regulares que oferecem um produto seguro, conveniente,

confiável, frequente e relativamente orientado ao consumidor. As companhias aéreas têm majorado a atratividade dos viajantes, posto que, valoriza a velocidade e flexibilidade entre os mais variados destinos. (SILVA; SANTOS, 2009)

Com isso, se fez necessário uma forte regulamentação do setor aeroviário e, em todo o mundo existem diversas autoridades aeronáuticas que possuem o dever de normatizar as diferentes operações aéreas que ocorrem dentro de seus territórios. No Brasil a responsabilidade por este trabalho é da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) que, se encontra subordinada ao Ministério da Defesa.

### *1.2.1 Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)*

A ANAC, vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, é uma autarquia especial, caracterizada por independência administrativa, autonomia financeira, ausência de subordinação hierárquica e mandato fixo de seus dirigentes, que atuam em regime de colegiado. Tem como atribuições, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária. Para tal, o órgão deve observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, adotando as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação. (ANAC, 2016)

Hely Lopes Meirelles (2003), nesse mesmo sentido, considera o seguinte:

A ANAC é uma autarquia especial, com independência administrativa, personalidade jurídica própria, patrimônio e receitas próprias para executar atividades típicas da Administração Pública, que requerem, para seu melhor funcionamento, gestão administrativa e financeira descentralizada. Assim sendo pode diversificar-se das repartições públicas para adaptar-se às exigências específicas dos serviços que lhe são cometidos, regendo-se por estatuto peculiar a sua destinação (2003, p. 68).

Victor Carvalho Pinto (2008) explica que o poder normativo da Agência é exercido por sua Diretoria, composta por um Diretor-Presidente e quatro Diretores, que são nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal.

### *1.2.2 Secretaria de Aviação Civil*

Com status de ministério e ligada à Presidência da República, a Secretaria de Aviação Civil foi criada em 2011 pela Lei nº 12462/2011 com o propósito de coordenar e supervisionar ações voltadas para o desenvolvimento estratégico do setor da aviação civil e da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica no Brasil. Dentre as atribuições da pasta estão o planejamento do setor aéreo, a coordenação de fundos de desenvolvimento de infraestrutura — em especial o Fnac (Fundo Nacional de Aviação Civil) — e a coordenação dos órgãos e entidades do sistema de aviação civil brasileiro — como a ANAC e a Infraero —, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa (ANAC,2016).

### *1.2.3 Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero)*

Vinculada à SAC, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) atua para prover infraestrutura e serviços aeroportuários e de navegação aérea, contribuindo para a integração nacional e o desenvolvimento sustentável do país, de maneira articulada com as políticas públicas do Governo Federal. Administra ao todo 60 aeroportos, 72 Estações Prestadoras de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo e 28 Terminais de Logística de Carga. A Empresa também tem participação, com 49%, nas Sociedades de Propósitos Específicos (SPEs) que administram os terminais de Guarulhos e Viracopos (SP), Brasília (DF), Confins (MG) e Galeão (RJ). É a única empresa pública brasileira autorizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) a oferecer treinamentos especializados para profissionais aeroportuários. (ANAC, 2016)

### *1.2.4 Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)*

Subordinado ao Ministério da Defesa e ao Comando da Aeronáutica, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) é o órgão do Comando da Aeronáutica responsável pelo planejamento, gerenciamento e controle do tráfego aéreo brasileiro. Compete ao órgão atividades relacionadas à proteção ao voo, ao serviço de busca e salvamento e às telecomunicações do Comando da Aeronáutica. Compete ainda ao DECEA, por meio da Portaria nº 913/GC3, de 21 de setembro de

2009, prover os meios necessários para o gerenciamento do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente, conforme estabelecido nas normas nacionais e nos acordos e tratados internacionais de que o Brasil faz parte (ANAC, 2016).

#### *1.2.5 Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos*

O CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) é o órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER. Possui como atribuições a supervisão, o planejamento, o controle e a coordenação de atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. Essas ações são realizadas num universo que envolve as três Forças Armadas (Marinha, Exército e Força Aérea Brasileira), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), empresas aéreas, entre outros representantes (ANAC, 2016).

Nesse mesmo sentido Victor Carvalho Pinto (2008) acentua ainda que a investigação de acidentes aéreos é de responsabilidade do CENIPA, órgão que integra o Comando da Aeronáutica. Essa modalidade de investigação está prevista na Convenção de Chicago e tem por finalidade tão somente a prevenção de futuros acidentes. Não se confunde, portanto, com a investigação criminal ou a sindicância administrativa, que pretendem identificar e punir aqueles que tenham agido com dolo ou culpa.

### **1.3 Das normas reguladoras da aviação civil e a resolução nº 400 da ANAC**

Para compreender como funciona na atualidade a regulamentação normativa acerca da aviação civil, necessário se faz, conhecer a história normativa desse instituto.

#### *1.3.1 Evolução histórica da normatização da aviação civil*

Desde o início de toda evolução aeronáutica, as convenções foram se

mostrando úteis para a regulamentação aérea mundial, sendo a primeira a Conferência sobre navegação aérea internacional em Versailles, na França, em 1919, também chamada de “Conferência da Paz” e tinha como objetivos traçar a paz entre os países desenvolvidos na Guerra, estabelecer normas técnicas para a aviação civil Internacional criando a Comissão internacional de navegação aérea (CINA), criar a Liga das Nações Unidas que futuramente iria dar lugar à ONU, formar o Direito Aeronáutico e desenvolvimento da aviação civil. Portanto, iniciava-se em 1919 o processo de internacionalização da aviação civil. (OLIVEIRA, 2016)

Com o regular desenvolver da Aviação Civil em geral, se fez necessária também a criação de órgãos e entidades reguladoras desse setor e, conseqüentemente foi preciso que se criassem normas, leis, resoluções, dentre outros, para também regularem cada detalhe desse complexo e importante instituto.

Havia, no entanto, um problema sobre a natureza jurídica do espaço aéreo. Nessa vereda, haviam duas correntes, a primeira é a corrente Inglesa que inclinava para a soberania do Estado em relação ao seu espaço aéreo. Já a corrente Francesa era favorável a livre circulação das aeronaves. Posteriormente, ocorreu a conferência Ibero-Americana de Navegação aérea, realizada em 1926 na cidade de Madri. (OLIVEIRA, 2016)

Em 1928 foi realizada a conferência de Havana que tinha como objeto a tratativa de assuntos comerciais aéreos. No ano seguinte aconteceu a convenção de Varsóvia, uma das mais importantes para o tema. Referida convenção foi ratificada em 1933 e estabeleceu regras que buscaram uniformizar os Direitos e obrigações dos transportadores aéreos e dos usuários de transporte internacional. Começou então a responsabilizar os transportadores no que se refere à vida dos passageiros, lesão por acidente ou atraso nas viagens, reparação de danos pessoais causados pela empresa transportadora e, por fim, o respeito e cuidado com os objetos e documentos de transporte. (OLIVEIRA, 2016)

No Brasil, demorou um pouco mais para que o Estado de fato começasse a regulamentar normas acerca do transporte aéreo.

A principal fonte de direito aeronáutico em nosso país é o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que foi aprovado pela Lei nº 7.565, de 1986 e,

posteriormente foi complementado pela Lei nº 11.182, de 2005, a qual criou a ANAC. O Código contém normas de direito público e privado, e abrange aspectos da aviação civil. Está constituído em onze títulos: introdução; uso do espaço aéreo; infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária; aeronaves; tripulação; serviços aéreos; contrato de transporte aéreo; responsabilidade civil; infrações e providências administrativas; prazos extintivos; e disposições finais e transitórias. Os de maior relevância para a regulação econômica estão previstos nos títulos da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária e dos serviços aéreos. O CBA deve ser interpretado, entretanto, à luz da Lei nº 11.182, de 2005 que além de instituir a Agência Nacional de Aviação Civil, estabeleceu disposições que alteraram substancialmente sua principiologia, ao assegurar às empresas aéreas a liberdade para exploração de linhas aéreas e fixação de suas tarifas. (PINTO, 2008)

### *1.3.2 Resolução nº 400 da ANAC*

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é uma autarquia federal, criada pela Lei 11.182/2005 que possui competência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil.

O artigo 11 da Lei supracitada assegura à referida autarquia exercer poder normativo, *in verbis*: "Art. 11. Compete à Diretoria: (...) V – exercer o poder normativo da Agência".

Dentre os fundamentos para que fosse aprovada a resolução em questão, seria para a abertura de mercado para as empresas baixo custo, bem como a consequente diminuição das tarifas e preços aplicados pelas atuais empresas atuantes no seguimento da aviação civil nacional (PALOMARES, 2017).

Com isso, a ANAC elaborou em 13 de dezembro de 2016 a resolução de nº 400, com o intuito de estabelecer condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, pois, assim dispõe seu artigo primeiro:

Art. 1º - Estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional.

Parágrafo único. As condições gerais de transporte aéreo também se aplicam aos voos não regulares em que houver assentos comercializados individualmente e oferecidos ao público. (ANAC, 2016)

A Agência Nacional de Aviação Civil editou a Resolução 400/2016, que disciplina as condições contratuais gerais do transporte aéreo de passageiros, tanto na fase prévia quanto no momento da sua execução, e também na etapa posterior. Referido ato normativo começou a ter vigência em 14 de março de 2017, suscitando discussões acerca de determinadas regras cujo teor denota contradição com o preconizado pela Lei 8.078/90, ou seja, o Código de Defesa do Consumidor que contempla o microsistema de proteção e defesa dos consumidores (SILVA, 2017).

Com a entrada em vigor da resolução em tela no primeiro semestre de 2017 muito se discutiu acerca das novidades por ela trazidas, contudo, dentre todas as inovações no transporte aéreo de passageiros alguns aspectos foram mais questionados.

Entidades e órgãos de defesa do consumidor espalhadas Brasil à fora, debateram à respeito das consequências que ocorreriam com a aprovação de aludida resolução, inclusive alertando a todos os consumidores referente à extinção da possibilidade de franquias ao se despachar bagagens (PALOMARES, 2017).

Se compreende que as questões conflituosas oriundas da aplicação daquela resolução podem ser agrupadas em dois conjuntos que englobam a possibilidade de alteração do contrato de transporte aéreo de passageiros e o traslado das bagagens dos usuários (SILVA, 2017).

Quanto às bagagens dos consumidores, estabelece a resolução que se trata de um contrato acessório e, conseqüentemente, a empresa não é obrigada a transportá-la de forma gratuita, eliminando-se a anterior franquias vigente. Tornou-se também possível a isenção de responsabilidade em face de itens frágeis, fixando-se valores para a compensação financeira do usuário diante de problemas com os itens que compõem a bagagem. Outras duas questões relevantes constituem a presunção de regularidade da bagagem recebida pelo consumidor e a exigência de que este declare bens cujos valores indenizatórios sejam elevados (SILVA, 2017).

A cobrança por despacho de bagagem que passou a existir no ordenamento jurídico com a resolução nº 400 da Agência Nacional de Aviação Civil pode ser considerada então, um tema relevante não só para os usuários do transporte aéreo, mas para todos os consumidores.

## **CAPITULO II – DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR**

O chamado direito do consumidor é um ramo novo no direito, disciplina transversal entre o direito privado e o direito público, que visa proteger um sujeito de direitos, o consumidor, em todas as suas relações jurídicas frente ao fornecedor, um profissional, empresário ou comerciante (MARQUES, 2006).

Rizzatto Nunes (2012), aduz que antes de buscar compreender a extensão da aplicação da Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990, é importante fazer a apresentação dos fundamentos que lhe deram origem.

Com isso, se faz necessário um aprofundamento em toda a evolução histórica dos direitos consumeristas, visando melhor entendimento das normas previstas no atual Código de Defesa do Consumidor

### **2.1 Definição de consumidor e aspectos históricos**

Antes de tratar do cenário atual nas relações de consumo e, da evolução histórica já sofrida desde o século passado quando se fala de direito do consumidor, é preciso conhecer quem é o consumidor, possuidor de direitos.

É considerado consumidor qualquer indivíduo que frui ou se utiliza de bens e serviços, mas pertencente a uma determinada categoria ou classe social. Eis aí o elo entre o chamado 'movimento trabalhista ou obreiro' ou ainda 'sindicalista' e o 'movimento consumerista', vez que, por razões evidentes, a noção de melhor qualidade de vida pressupõe certamente o próprio poder aquisitivo para dar vazão ao desejo de consumir produtos e contratar serviços, em maior escala, e igualmente de melhor qualidade (FILOMENO, 2012).

Antes este sujeito de direitos era identificado com outros nomes, como “contratante”, como “cliente”, como “comprador”, como aquele que é o transportado, o mutuário, quem contrata um serviço, o “terceiro” beneficiário de um seguro, enfim, o contratante ou o terceiro-vítima do fato de um produto e de um serviço. E por trás dessas denominações neutras, que indicavam quase sempre uma visão individual de seus direitos, raramente era destacado o possível aspecto coletivo ou de grupo social com os mesmos problemas e dificuldades (MARQUES, 2006).

Maria Helena Diniz (1998), em seu Dicionário Jurídico, dá a seguinte definição ao consumidor: “1. Pessoa física ou jurídica que adquire ou usa produto ou serviço como destinatário final. 2. Coletividade de pessoas que intervêm numa relação de consumo. 3. Aquele que consome.”

Esse consumidor, comprador de produtos para seu uso, só começou a ter uma lei exclusiva de proteção aos seus direitos no Brasil no ano de 1990, com a edição da lei 8.078 do dia 11 de setembro.

Durante praticamente o século inteiro, no Brasil, acabamos aplicando às relações de consumo a lei civil para resolver os problemas que surgiram e, por isso, o fizemos de forma equivocada. Esses equívocos remanesceram na nossa formação jurídica, ficaram na nossa memória influenciando na maneira como enxergamos as relações de consumo, e, atualmente, temos toda sorte de dificuldades para interpretar e compreender um texto que é basicamente enxuto, curto, que diz respeito a um novo corte feito no sistema jurídico, e que regula especificamente as relações que envolvem os consumidores e fornecedores (NUNES, 2012).

Uma lei de proteção ao consumidor pressupõe compreender as necessidades da sociedade a que pertence e, ao analisar o passado, a sociedade de massa, com as produções em série no período pós-Revolução industrial deu origem ao regramento das relações consumeristas, assim explica Rizzatto Nunes:

[...] com o crescimento populacional nas metrópoles, que gerava aumento de demanda e, portanto, uma possibilidade de aumento da oferta, a indústria em geral passou a querer produzir mais, para vender para mais pessoas (o que era legítimo). Passou-se então a pensar num modelo capaz de entregar, para um maior número de

peças, mais produtos e mais serviços. Para isso, criou-se a chamada produção em série, a “standardização” da produção, a homogeneização da produção (2012, p. 72).

Pode-se mesmo afirmar que a proteção do consumidor é consequência direta das modificações havidas nos últimos tempos nas relações de consumo, representando reação ao avanço rápido do fenômeno que deixou o consumidor desprotegido diante das novas situações decorrentes do desenvolvimento (ALMEIDA, 2010).

O surgimento dos grandes conglomerados urbanos, das metrópoles, a explosão demográfica, a revolução industrial, o desmesurado desenvolvimento das relações econômicas, com a produção e consumo de massa, o nascimento dos cartéis, “holdings”, multinacionais e das atividades monopolísticas, a hipertrofia da intervenção do Estado na esfera social e econômica, o aparecimento dos meios de comunicação de massa, e, com eles, o fenômeno da propaganda maciça, entre outras coisas, por terem escapado do controle do homem, muitas vezes voltaram-se contra ele próprio, repercutindo de forma negativa sobre a qualidade de vida e atingindo inevitavelmente os interesses difusos. Todos esses fenômenos, que se precipitaram num espaço de tempo relativamente pequeno, trouxeram a lume a própria realidade dos interesses coletivos, até então existentes de forma “latente”, despercebidos (STUDART, 2011).

Fica evidenciado, por conseguinte, que a qualidade de vida, sobretudo – e não é por acaso que o movimento consumerista caminhou lado a lado com os movimentos sindicalistas, notadamente a partir da segunda metade do século XIX, por melhores condições de trabalho e do poder aquisitivo (FILOMENO, 2012).

## **2.2 Evolução da legislação consumerista**

De fato, o sujeito de direitos que este ramo transversal tutela, o consumidor, seus interesses individuais e coletivos, foi reconhecido pelo direito não faz muito tempo. Mencionado nos estudos da sociologia do fim do século XIX, que deram origem à economia que hoje conhecemos, tanto de Max Weber, Karl Marx e George Simmel, a verdade é que surgiu fortemente nos anos 60-70 do século XX (BESSA; MOURA, 2009)

Contudo, de acordo com José Geraldo Brito Filomeno (2012) há quem denote já no antigo “Código de Hammurabi” certas regras que, ainda que indiretamente, visavam proteger o consumidor. Assim, por exemplo, a Lei nº 233 rezava que o arquiteto que viesse a construir uma casa cujas paredes se revelassem deficientes teria a obrigação de reconstruí-las ou consolidá-las às suas próprias expensas. Extremas, eram as consequências de desabamentos com vítimas fatais: o empreiteiro da obra, além de ser obrigado a reparar os danos causados, sofria punição (morte), caso houvesse vitimado o chefe da família.

Filomeno (2012) ainda aduz que, documentos da época colonial guardados no Arquivo Histórico de Salvador, indicam que também era preocupação das autoridades coloniais do século XVII a punição dos infratores as normas de proteção aos consumidores. Assim, a título de exemplo, os comerciantes eram obrigados a fixarem os “escritos da almoçataria na porta para que o povo os lesse”.

Quanto ao direito do consumidor internacional, mais especificamente no século XX, Claudia Lima Marques (2006) considera que foi um discurso de John F. Kennedy, no ano de 1962, em que este presidente norte-americano enumerou os direitos do consumidor e os considerou como novo desafio necessário para o mercado, o início da reflexão jurídica mais profunda sobre esse tema.

Na Europa este tema sempre esteve presente em praticamente todos os países, mas, a partir de 1971, o Comitê Europeu de Cooperação Jurídica, por intermédio de um Subcomitê de Proteção Legal ao Consumidor, realizou ampla investigação sobre o assunto, chegando à conclusão de que todos os países demonstraram estar dele cuidando legislativa e administrativamente, havendo organizações privadas e órgãos públicos legitimados a atuarem em juízo em defesa dos consumidores. Com o surgimento da Comunidade Econômica Europeia o direito comunitário europeu conheceu as diretrizes 84/450 e 85/374, fontes de inspiração do Código brasileiro (ALMEIDA, 2010).

Como tema específico, a defesa do consumidor no Brasil é relativamente nova e, José Geraldo Brito Filomeno aduz que:

O chamado “movimento consumerista brasileiro”, em rigor, surgiu em 1976, quando o então governador paulista Paulo Egydio Martins

designou comissão especialmente para estudar a implantação do já aludido “sistema estadual de defesa do consumidor”, de que resultou a Lei n. 1903/78, e, concretamente, a instalação do Procon, em princípios de 1979 (2012, p. 85).

Passos importantes, no entanto, foram dados a partir de 1985. Em 24 de julho de 1985 foi promulgada a Lei n. 7.347, que disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao consumidor, além de outros bens tutelados, iniciando a tutela jurisdicional dos direitos difusos em nosso país. Na mesma data foi assinado o Decreto federal n. 91.469, alterado pelo de n. 94.508, de 23 de junho de 1987, criando o CNDF – Conselho Nacional de Defesa do Consumidor, que tinha como função assessorar o Presidente da República na formulação e condução da política nacional de defesa do consumidor, com competência bastante extensa, mas sem poder coercitivo (ALMEIDA, 2010).

Segundo Rizzatto Nunes (2012), “qualquer exame de norma jurídica infraconstitucional deve ser iniciado, portanto, da norma máxima, daquela que irá iluminar todo o sistema normativo”.

Ainda quanto às normas constitucionais que tratam dos direitos e garantias do consumidor, Rizzatto Nunes (2012) também afirma que:

No que respeita as normas constitucionais que tratam da questão dos direitos e garantias do consumidor, elas são várias, algumas explícitas, outras implícitas. A rigor, como a figura do consumidor, em larga medida, equipara-se à do cidadão, todos os princípios e normas constitucionais de salvaguarda dos direitos do cidadão são também, simultaneamente, extensivos ao consumidor pessoa física. Destarte, por exemplo, os princípios fundamentais instituídos no artigo 5º da Constituição Federal são, no que forem compatíveis com a figura do consumidor na relação de consumo, aplicáveis como comando normativo constitucional (2012)

Note-se aqui a importância da Constituição de 1988 ter reconhecido este novo sujeito de direitos, o consumidor, individual e coletivo, e assegurado sua proteção constitucionalmente, tanto como direito fundamental, como princípio da ordem econômica nacional. Em outras palavras, a Constituição Federal de 1988 é a origem da codificação tutelar dos consumidores no Brasil, pois no artigo 48 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias encontra-se o mandamento para que o legislador ordinário estabelecesse um Código De Defesa e Proteção do Consumidor, o que aconteceu em 1990 (BENJAMIN; MARQUES; BESSA, 2016).

Necessário analisar então o disposto na Constituição Federal de 1988 em seus artigos 5º, XXXII e 170:

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

V - defesa do consumidor; (BRASIL, 1988)

Em resumo, Claudia Lima Marques (2006) assinala ser de suma importância, no sistema constitucional brasileiro, o direito estar incluído no rol dos direitos fundamentais e expresso em norma (não apenas implícito) na Constituição, como um direito e garantia individual no Brasil, é um direito fundamental.

Pode-se afirmar, tendo em vista o exposto, que hoje o consumidor brasileiro está bem equiparado legislativamente, mas ainda se ressentido de proteção efetiva, por falta de vontade política e de recursos técnicos e materiais. Mesmo assim, há de ser festejado o grande avanço experimentado nos últimos anos, que alçou o País, nessa área, e em termos legislativos pelo menos, ao nível das nações mais avançadas do Planeta (ALMEIDA, 2010).

Muito desse avanço se dá graças à Lei 8.078, de 1990, denominada Código de Defesa do Consumidor e abreviada por CDC.

### **2.3 Do Código de Defesa do Consumidor**

Em 11 de setembro de 1990, por meio da Lei nº 8.078/90, surgiu o Código de Defesa do Consumidor - CDC, que assegura o reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor e estabelece o princípio da boa-fé como basilar das relações de consumo. O CDC é uma norma de ordem pública e interesse social que se originou de modo especial e diferente de outras leis vigentes no País. Isto porque o CDC foi elaborado em decorrência de um comando contido no Ato das Disposições

Constitucionais Transitórias (ADCT), parte da Constituição Federal de 1988 que, em seu artigo 48, assim determinou: “O Congresso Nacional, dentro de cento e vinte dias da promulgação da Constituição, elaborará Código de Defesa do Consumidor”. (BESSA; MOURA, 2009).

A edição do Código de Defesa do Consumidor, no entendimento de Rizzatto Nunes (2012), inaugurou um inédito modelo jurídico dentro do sistema Constitucional Brasileiro, que até então não havia sido muito explorado pela Teoria do Direito.

A orientação trazida pela Constituição de 1988 para a promulgação de um código específico de proteção dos consumidores foi cumprida com a colaboração inestimável de vários juristas do mais alto preparo, e resultou no anteprojeto do Código de Defesa do Consumidor (CDC) com 119 artigos, aprovado pelo Congresso Nacional, cujo início de vigência se deu em 11 de março de 1991. O conteúdo da Lei nº 8.078/90 (CDC) trouxe regras e princípios que a tornaram uma das leis mais avançadas de defesa dos consumidores em todo o mundo (BESSA; MOURA, 2009)

No entendimento de Cláudia Lima Marques (2006), o CDC é uma lei de função social, traz normas de direito privado, mas de ordem pública, e normas de direito público. É uma lei de interesse social, como claramente especifica seu artigo 1º, tendo em vista a origem constitucional desta lei. Corroborando com o aduzido pela doutrinadora, o CDC em seu artigo 7º assim dispõe:

Art. 7º. Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade. (BRASIL, 1990)

Ademais, o CDC é uma lei principiológica, modelo até então inexistente no Sistema Jurídico Nacional. Como lei principiológica entende-se aquela que ingressa no sistema jurídico, fazendo, digamos assim, um corte horizontal, indo, no caso do CDC, atingir toda e qualquer relação jurídica que possa ser caracterizada como de consumo e que esteja também regrada por uma outra norma jurídica infraconstitucional. Assim, por exemplo, um contrato de seguro de automóvel

continua regulado pelo Código Civil e pelas demais normas editadas pelos órgãos governamentais que regulamentem o setor, porém estão tangenciados por todos os princípios e regras da Lei 8.078/90, de tal modo que, naquilo que com eles colidirem, perdem eficácia por tornarem-se nulos de pleno direito (NUNES, 2012).

O CDC foi organizado na forma de um Código (conjunto estruturado de leis) e está dividido basicamente em uma parte geral na qual constam disposições de regras e princípios gerais (do artigo 1º ao 7º) e regras específicas sobre os mais variados instrumentos e institutos de proteção ao consumidor, reunindo a disciplina de assuntos relativos ao Direito Civil, ao Direito Penal, ao Direito Administrativo, ao Direito Processual Civil e Processual Penal (BESSA; MOURA, 2009).

No entendimento de Antônio Herman V. Benjamin, Cláudia Lima Marques e Leonardo Roscoe Bessa (2016), o CDC deve ser analisado como sistema, como contexto construído, codificado, organizado, de identificação do sujeito beneficiado.

O Código de Defesa do Consumidor possui 6 Títulos: I - Dos direitos do consumidor; II - Das infrações penais; III – Da defesa do consumidor em juízo; IV – Do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor; V – Da convenção coletiva de consumo; VI – Disposições finais.

Para Cláudia Lima Marques (2006), o primeiro título contém a parte geral, ou seja, não só os princípios mas também as definições, conceitos, objetivos direitos e normas que devem ser aplicados quando se aplica qualquer outra norma do CDC, da parte especial, seja de qualquer natureza.

Para melhor compreender o Código de Defesa do Consumidor, é preciso ter em mente quais são alguns dos princípios que deram origem à este ramo do direito e, estão previstos na parte geral do referido Código regulamentando as normas consumeristas.

Segundo Rizzatto Nunes (2012), existem autores que entendem ser a isonomia a principal garantia constitucional, e explicam como, efetivamente, ela é importante. Contudo, no atual diploma constitucional, o autor pensa que o principal direito constitucionalmente garantido é o da dignidade da pessoa humana.

O princípio da boa-fé é outro de suma importância pois significa que, nas relações de consumo, as partes devem proceder com probidade, lealdade, solidariedade e cooperação na consecução do objeto do negócio jurídico, de forma a manter a equidade nesse tipo de relação (GUGLINSKI, 2011).

O princípio da precaução encontra-se implícito no Código de Defesa do Consumidor, e tem por objetivo resguardar o consumidor de riscos desconhecidos relativos a produtos e serviços colocados no mercado de consumo. Não deve ser confundido com a prevenção, que é forma de resguardo de riscos conhecidos. Um bom exemplo da aplicação do princípio da prevenção pode ser notado na regulação do fornecimento de alimentos transgênicos, uma vez que a ciência ainda desconhece todos os efeitos dos gêneros alimentícios geneticamente modificados sobre a saúde humana (GUGLINSKI, 2011).

O fato é que todos esses princípios, constitucionais ou não, buscam proteger o consumidor e resguardar seus direitos nas diferenciadas relações de consumo. Fazendo que se efetive de maneira real as normas estipuladas no Código de Defesa do Consumidor.

## **CAPÍTULO III – DA COBRANÇA POR DESPACHO DE BAGAGEM**

O transporte aéreo de passageiros deve ser regulado pelo CDC no tocante às relações consumeristas e, a Resolução nº 400 da ANAC regulamenta as condições gerais do transporte aéreo em território nacional, assim, necessário se faz, analisar neste terceiro e último capítulo, os principais pontos de conflito entre as duas normas, quais sejam, o Código de Defesa do Consumidor e as normas da Resolução nº 400 da ANAC, no que se refere à cobrança por despacho de bagagem.

### **3.1 Da cobrança por despacho de bagagem de acordo com a Resolução n. 400 da ANAC.**

Segundo o disposto no art. 11, V, da Lei Federal nº 11.182/2005 a ANAC poderá, no exercício de suas funções, estabelecer atos normativos que visam atender a sua competência, como por exemplo no caso da edição da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, a qual possui finalidade de estabelecer as condições do transporte aéreo.

Antes da entrada em vigor da Resolução nº 400 as condições gerais de transporte aéreo eram normatizadas pela Portaria nº 676/2000 da ANAC e, admitia a nota de bagagem como prova da constituição do contrato de transporte aéreo. Se a nota de bagagem por si só poderia ser utilizada como prova de caracterização do próprio contrato de transporte aéreo, o serviço de bagagem constituía um único contrato, e não um contrato acessório. (SILVA, 2017)

Veja-se a redação do artigo primeiro e parágrafo único da Portaria nº 676/2000 da ANAC, in verbis:

Art 1º. O transporte aéreo de pessoas, de coisas e de cargas será realizado mediante contrato entre o transportador e o usuário.

Parágrafo único. Constituem provas do contrato de transporte aéreo o bilhete de passagem para o transporte de pessoas, a nota de bagagem para o transporte de coisas e o conhecimento aéreo para o transporte de cargas. (ANAC, 2016)

Com a elaboração da Resolução nº 400 da ANAC houve, porém, permissão para que as companhias aéreas cobrassem, separadamente, pelo despacho da bagagem dos passageiros. Regra que passou a valer para as passagens vendidas a partir de 14 de março de 2017 e, de acordo com a Agência, as novas normas visam adequar o País às principais normas internacionais, bem como almejam a redução dos preços das passagens. (TARTUCE, 2016)

Ocorre que, algumas das principais questões conflituosas acerca da Resolução nº 400 da ANAC estão previstas nos artigos 13 e 14, §2º, e não em todo seu texto normativo.

O artigo 13 da resolução nº 400 assegura que o transporte de bagagem despachada configurará contrato acessório oferecido pelo transportador, e a bagagem despachada poderá sofrer algumas restrições, nos termos da própria resolução, ou de outras normas atinentes à segurança da aviação civil.

Ainda de acordo com o artigo 13, as regras referentes ao transporte de bagagem despachada, mesmo que realizado por mais de um transportador, deverão ser uniformes para cada trecho contratado.

Apesar da cobrança por despacho de bagagem prevista no artigo retro mencionado, a redação do artigo 14 da mesma resolução nº 400 da ANAC permite uma franquia mínima de bagagem de mão por passageiro:

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

(...)

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

Portanto, de acordo com o disposto no art. 13 da Resolução nº 400, o

serviço de transporte de bagagem despachada irá configurar um contrato acessório, diferente do que anteriormente era estabelecido.

De acordo com Lucas de Fagundes Oliveira (2017), as bagagens, sempre, foram objetos de grandes controvérsias nas contratações de transporte aéreo, atraindo significativas discussões de ordem patrimonial ou extrapatrimonial.

“Cada passageiro tem direito a transportar objetos pessoais, de utilização e disponibilidade própria, destinados a prover necessidades e objetivos imediatos da viagem”, como bem esclarece Arnaldo Rizzardo (2009).

As normas previstas na nova resolução desvincularam o serviço de bagagem do contrato de transporte aéreo, para cobrar um valor específico para cada serviço, ou seja, um para o transporte aéreo em si, e outro para o despacho de bagagem. Logo, se levanta a discussão quanto a possibilidade de a nova regra poder ou não causar prejuízos econômicos ao consumidor porque este é o sujeito considerado *vulnerável* em uma relação consumerista e, o Código de Defesa do Consumidor, no seu art. 4º, inciso I, reconhece essa vulnerabilidade. (SILVA, 2017)

Veja-se o que dispõe o inciso I do artigo 4 do CDC:

Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:

I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo; (BRASIL, 1990)

A norma introduzida pela Resolução em questão afasta as regras de tráfego, até então consolidadas no meio jurídico-social do Brasil e que geraram, durante certo tempo, plausíveis expectativas aos passageiros. Não se olvide, nesse contexto, que os negócios jurídicos devem ser interpretados conforme a boa-fé e os usos do lugar da celebração, conforme está expresso no art.113 do Código Civil, preceito que incide não só na ausência de regras específicas, mas também quando estas existem. (TARTUCE, 2016)

### 3.2. Da proteção ao consumidor usuário do transporte aéreo.

O artigo 730 do Código Civil estabelece que “pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.”

Segundo Arnaldo Rizzardo, “define-se como contrato de transporte aquele pelo qual alguém se obriga a receber pessoas, coisas ou animais, e levá-los ao seu lugar de destino, com segurança e presteza, mediante o pagamento de um preço” (2009, p. 38)

Necessário imprimir valor a proteção consumerista em referido contrato de transporte, pois, deve a sociedade empresária incumbida de lhe prestar zelar pela eficiência, adequação, modicidade e segurança durante o desempenho de suas atividades. (OLIVEIRA, 2017)

Adentrando mais especificamente na seara do transporte aéreo Rizzardo destaca que “o contrato de transporte aéreo consiste na operação de conduzir algo ou alguém de um lugar para outro através de aeronave, pelo espaço aéreo” (2009, p. 121)

Nesse sentido de ideias, Tartuce (2016) assegura ser da essência do transporte de pessoas que as bagagens estejam incluídas no valor total do contrato, aplicando-se o *princípio da gravitação jurídica*, segundo o qual o acessório deve seguir o principal.

Daí, surge o debate acerca da lesividade ou não da norma implementada no ordenamento jurídico, com a entrada em vigor da Resolução número 400 da ANAC, questão essa que pode ser resumida em uma pergunta: a cobrança por despacho de bagagem fere a proteção que se deve dar ao consumidor usuário do transporte aéreo?

Tal questionamento se dá porque pôde-se chegar à conclusão de que a disciplina jurídica inerente ao transporte aéreo levará em conta as suas especificidades, tendo reflexos nos contratos firmados pelos particulares, com destaque para a incidência da Lei n. 8.078/1990. (OLIVEIRA, 2017)

Acerca do protecionismo estabelecido no Código de Defesa do Consumidor Rizzatto Nunes (2012) ensina que “todas as normas instituídas no CDC têm como princípio e meta a proteção e defesa do consumidor”, e justamente por isso que, segundo ele:

[...] no que tange às questões contratuais, não se pode olvidar o protecionismo, que, superadas as demais alternativas para interpretação, tem de ser levado em conta para o deslinde do caso concreto (2012).

José Afonso da Silva (2006), quanto a defesa do consumidor no plano constitucional afirma ainda que:

Sua inserção entre os direitos fundamentais, com o que se erigem os consumidores à categoria de titulares de direitos constitucionais fundamentais. Conjugue-se a isso com a consideração do art. 170, V, que eleva a defesa do consumidor à condição de princípio da ordem econômica. Tudo somado, tem-se o relevante efeito de legitimar todas as medidas de intervenção estatal necessárias a assegurar a proteção prevista. (2006, p. 47)

Então, reconhecido o dever de se proteger o consumidor, Tartuce (2016) afirma quanto à responsabilidade do transportador, que, esta inclui não só a integridade do passageiro, mas também da sua bagagem.

Conclusão advinda do art. 734 do Código Civil Brasileiro que, imputa ao transportador o dever de responder pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens.

Resta clara, portanto, a inclusão dos bens móveis que acompanham o passageiro, quais sejam, a bagagem, na obrigação de resultado, ou responsabilidade que possui o transportador, de levar o passageiro e seus pertences, conjuntamente, ao destino com segurança. (TARTUCE, 2016)

Necessário ainda se atentar ao fato de que o contrato de transporte aéreo de passageiros também poderá ser realizado coletivamente, assim, congrega diversas personalidades jurídicas em trânsito, durante o seu itinerário, as quais merecem toda a proteção possível, por força do próprio Princípio da Reparação Integral contido na Lei n. 8.078/1990 em seu artigo 4º, VI. (OLIVEIRA, 2017)

Com isso, ainda segundo Lucas Fagundes de Oliveira (2017), há uma certa repercussão em caso de irregularidade detectada ou, mesmo, atentados à vida e segurança dos passageiros, os quais ensejarão a devida responsabilização do transportador aéreo em menor ou maior intensidade.

Então, “a relação de transporte é de consumo e deverá ser regulada pelo CDC em diálogo com o CC/2002 sempre que estejam presentes consumidor e fornecedor naquela relação”. (MARQUES, 2006)

### **3.3 Das garantias consumeristas frente à cobrança por despacho de bagagem.**

Com relação ao transporte das bagagens dos passageiros, está contido no art. 13 da Resolução n. 400 da ANAC que, o transporte destes pertences configura contrato acessório oferecido pelo transportador, além de trazer em seu parágrafo primeiro norma em branco, autorizando, que as fornecedoras estabeleçam mais restrições ao porte ou despacho de tais pertences, os quais são essenciais às necessidades dos seus proprietários. (OLIVEIRA, 2017)

Como se trata de um contrato acessório o despacho de bagagem, conseqüentemente, a empresa não é obrigada a transportá-la de forma gratuita, eliminando-se a anterior franquia vigente. (SILVA, 2017)

No que tange ao transporte de bagagens, sua importância é crescente, haja em vista que diante da operação de transporte aéreo em massa, com a padronização de sistemas, a perda ou extravio daquelas, máxime, diante da realidade diuturna, de variadas conexões e muitos voos, até o local de destino, constituem, numericamente, a fonte de maior conflito de interesses, em desfavor do transportador. (MORSELLO, 2006)

Cada passageiro possui o direito de transportar objetos pessoais, de utilização e disponibilidade própria, destinados a prover necessidades e objetivos imediatos da viagem. Referidos bens constituem a bagagem, permitindo que a pessoa conduza consigo independentemente de despacho ou novo pagamento. (RIZZARDO, 2009)

Para Tartuce (2016), não existem dois contratos, o que existe é um único negócio jurídico, qual seja o de transporte de pessoas, sendo a obrigação de também transportar as bagagens uma prestação acessória do mesmo contrato. Ainda para o doutrinador, não poderia uma resolução alterar uma estrutura criada pelos usos e costumes, e adotada expressamente pela lei.

Lucas Fagundes de Oliveira (2017) assegura que:

A franquia de bagagem estará condicionada ao pagamento para que haja também o transporte desses pertences mediante os embarques dos seus passageiros, significando um retrocesso social, pois as passagens não deveriam ser diferenciadas em função dos volumes transportados pelos passageiros, mas em função de outras contratações, estas sim acessórias, as quais poderiam ser contratadas por interesse do consumidor, como assentos na primeira classe ou serviços de hospedagem e locação de veículos no destino da chegada (2017, p. 94).

Para Tartuce (2016), “a cobrança em separado viola a função social do contrato, princípio de ordem pública expresso nos arts 421 e 2.035, parágrafo único, do Código Civil”.

Os dispositivos legais do Código Civil acima citados assim dispõem:

Artigo 421. liberdade de contratar será exercida em razão e nos limites da função social do contrato.

(...)

Artigo 2.035 A validade dos negócios e demais atos jurídicos, constituídos antes da entrada em vigor deste Código, obedece ao disposto nas leis anteriores, referidas no art. 2.045, mas os seus efeitos, produzidos após a vigência deste Código, aos preceitos dele se subordinam, salvo se houver sido prevista pelas partes determinada forma de execução.

Parágrafo único. Nenhuma convenção prevalecerá se contrariar preceitos de ordem pública, tais como os estabelecidos por este Código para assegurar a função social da propriedade e dos contratos. (BRASIL, 2002)

Tartuce (2016) também afirma que outra inovação da ANAC na Resolução de número 400 foi a ampliação do limite da bagagem de mão para 10 kg, contudo, sem que os aviões e as companhias aéreas, tenham estrutura para acomodar as malas de todos os passageiros na parte superior. Logo, haverá um

movimento natural de não mais se despachar as bagagens, acomodando-as nos bagageiros superiores das aeronaves.

Arnaldo Rizzardo (2009) assevera que “durante o tempo da permanência da bagagem em poder do transportador, responderá ele pelos danos, como perda, furto ou avaria, por disposição expressa do art. 734 do Código Civil”. Então, a responsabilidade do transportador será, de certa forma, aumentada consideravelmente, quanto às bagagens de mão transportadas pelos usuários do transporte aéreo.

Ainda com base no artigo 734 do Código Civil, Joseane Suzart Lopes da Silva (2017) afirma que o transporte de pessoas necessariamente engloba o próprio passageiro e a bagagem que traz consigo, demonstrando assim que, no ordenamento jurídico pátrio, o traslado de tal instrumento consiste em prestação imanente ao contrato.

O tão mencionado artigo 734 do Código Civil Brasileiro, assim dispõe: “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”. (BRASIL, 2002)

Então, é sabido que, a cobrança por despacho de bagagens, inovação apresentada ao ordenamento jurídico brasileiro com a Resolução número 400 da ANAC, trouxe diversas mudanças aos milhares de consumidores usuários do transporte aéreo. Pois, houve grande impacto aos consumidores quando o despacho por bagagens deixou de ser uma obrigação acessória do contrato de transporte de passageiros, e se tornou de fato, um contrato independente e acessório. (ANAC, 2016)

Por fim, importante expor que a extinção da franquias para as bagagens fez com que o Ministério Público Federal, ajuizasse ação civil pública objetivando à suspensão dos seus efeitos com o escopo de resguardar os interesses e direitos dos consumidores.

No site do Ministério Público Federal, no dia 18 de abril de 2017 o procurador da República Luiz Costa reforçou a contrariedade do Ministério Público

Federal (MPF) à cobrança de franquias de bagagem de forma separada da passagem aérea, durante audiência pública sobre a Resolução Nº 400/2016 da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Para ele, uma das principais falhas da mudança foi a ausência de fundamentação técnica, o que classificou como “vícios de forma e de fundo”. “Foi levantado, em parecer técnico do Ministério Público Federal, que não houve análise de modelo econômico que permitisse, com segurança, quantificar o impacto de qualidade e quantidade do serviço e como isto iria afetar na criação deste novo segmento”, avaliou o procurador.

## CONCLUSÃO

A presente pesquisa efetivou-se por intermédio do método de compilação, ou seja, reunindo documentos, escritos de vários autores para uma maior abordagem ao tema “Análise da Cobrança por Despacho de Bagagem em Voos prevista na Resolução n. 400 da Anac sob à Luz da Proteção Consumerista”, visando contemplar os aspectos relacionados ao instituto em questão, visto que é um assunto relevante na sociedade.

O método de compilação é muitas das vezes árduo, pois reúne muitas e autores consagrados que dão uma dimensão muito maior ao tema, fazendo-se necessária uma pesquisa profunda a fim de dar melhor compreensão da real intenção na abordagem de tal instituto, juntamente com uma dedicação para que seja alcançado o objetivo do trabalho como forma de informação e ajuda a aqueles que se fizerem interessados.

O referido tema é bem relevante, atual e novo, onde podemos observar que existe uma certa divergência entre a norma tipificada na resolução e as anteriormente suscitadas, presentes no Código Civil. Pois, segundo a lei não há existência de dois contratos distintos, o que realmente ocorre é um único contrato de transporte de pessoas com a obrigação acessória de transportar também as bagagens do contratante em aludido negócio jurídico.

A escolha do tema em questão se deu em virtude por ser um tema novo em nosso direito e ainda pouco debatido nas academias. Sendo de suma importância por ser uma pesquisa capaz de comprovar se realmente as cobranças por despacho de bagagens, que a poucos meses passaram a ser realidade para os

usuários do transporte aéreo brasileiro, fere o estipulado no Código de Defesa do Consumidor.

Conclui-se que essa pesquisa pretende colaborar com o que estava previsto, trazendo os esclarecimentos necessários para todos, com o principal objetivo de discutir sobre alguns direitos que os consumidores brasileiros, ora passageiros, possuem e estão garantidos na legislação, sendo visado o melhor para o consumidor e a população, para que não ocorram abusos com relação a esse tema exposto.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, João Batista de. **A proteção jurídica do consumidor**. 4. Ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. **CENIPA**. 2016. Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/A\\_Anac/outros-orgaos](http://www.anac.gov.br/A_Anac/outros-orgaos)>. Acesso em 10 ago. 2018.

\_\_\_\_\_. **DECEA**. 2016. Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/A\\_Anac/outros-orgaos](http://www.anac.gov.br/A_Anac/outros-orgaos)>. Acesso em 11 ago. 2018.

\_\_\_\_\_. **INFRAERO**. 2016. Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/A\\_Anac/outros-orgaos](http://www.anac.gov.br/A_Anac/outros-orgaos)>. Acesso em 10 ago. 2018.

\_\_\_\_\_. **Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/passageiros/arquivos/port676gc5.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2018.

\_\_\_\_\_. **Resolução número 400, de 13 de dezembro de 2016**. Dispõe sobre as condições gerais de transporte aéreo. Disponível em: <[http://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](http://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 10 out. 2018.

\_\_\_\_\_. **Secretaria de Aviação Civil**. 2016. Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/A\\_Anac/outros-orgaos](http://www.anac.gov.br/A_Anac/outros-orgaos)>. Acesso em 11 ago. 2018.

BENJAMIN, Antônio Herman V.; MARQUES, Cláudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. **Manual de direito do consumidor**. São Paulo: Revista dos tribunais, 2016.

BESSA, Leonardo Roscoe; MOURA, Walter José Faiad. **Manual de direito do consumidor**. 2. Ed. Brasília: MJ, 2009.

BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. **A Evolução do Setor de Transporte Aéreo Brasileiro**. Revista Eletrônica novo Enfoque, 2011.

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Brasília/DF: Congresso Nacional, 1986.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília/DF: Congresso Nacional, 1988.

\_\_\_\_\_. **Lei. 8.078/90 - Código de Defesa do Consumidor**. Brasília/DF: Congresso Nacional, 1990.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 10.406/02 - Código civil**. Brasília/DF: Congresso Nacional, 2002.

\_\_\_\_\_. **LEI Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005**, Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, e dá outras providências. Brasília, DF. 2005.

\_\_\_\_\_. **Ministério público federal**: MPF reforça posicionamento contrário à cobrança por franquia de bagagens aéreas. 2017. Disponível em: <<http://www.mpf.mp.br/pgr/noticias-pgr/mpf-reforca-posicionamento-contrario-a-cobranca-por-franquia-de-bagagens-aereas>>. Acesso em: 20 nov. 2018.

DINIZ, Maria Helena. **Novo Código Civil comentado** (coordenação Ricardo Fiúza). Saraiva: São Paulo, 1998.

FAJER, Márcia. **Sistemas de investigação dos acidentes aeronáuticos da aviação geral – uma análise comparativa**. 2009. Disponível em: <<http://C:/Users/User/downloads/MarciaFajer.pdf>>. Acesso em: 06 out. 2018.

FARIA, Rafael. **Código de defesa do consumidor no transporte aéreo de pessoas e bagagens**. 2015. Disponível em: <<https://raphaelgaria.jusbrasil.com.br/artigos/311631027/codigo-de-defesa-do-consumidor-no-transporte-aereo-de-pessoas-e-bagagens>>. Acesso em 10 nov. 2018.

FILOMENO, José Geraldo Brito. **Manual de direitos do consumidor**. São Paulo: Atlas, 2012.

GUGLINSKI, Vitor. **Princípios norteadores do direito do consumidor**. 2011. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=12232](http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12232)>. Acesso em: 30 nov. 2017.

MALAGUTTI, Antônio Osller. **Evolução da aviação civil, no brasil**. 2001. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/estudos-e-notas-tecnicas/arquivos-pdf/pdf/109712.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2018.

MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no código de defesa do consumidor: o novo regime das relações contratuais**. 5. ed. São Paulo: RT, 2006.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2003.

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

NUNES, Rizzato. **Curso de direito do consumidor**. São Paulo: Saraiva, 2012.

OLIVEIRA, Diogo de. **Histórico evolutivo da aviação civil e a necessidade da regulamentação internacional**. 2016. Disponível em: <<https://juridicocerto.com/p/diogo-de-oliveira/artigos/historico-evolutivo-da-aviacao-civil-e-a-necessidade-da-regulamentacao-internacional-2987>>. Acesso em: 13 ago. 2018.

OLIVEIRA, Lucas Fagundes de. **Principais práticas abusivas nos contratos de transporte aéreo de passageiros e a proteção ao consumidor: análise crítica acerca da resolução n. 400 da agência nacional de aviação civil – ANAC – e a Lei n. 8.078/1990**. Salvador, 2017. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/bits>>

tream/ri/25096/1/OLIVEIRA%2C%20Lucas%20Fagundes%20de%2C%20-%20Principais%20pr%C3%A1ticas%20abusivas%20nos%20contratos%20de%20transporte%20a%C3%A9reo%20de%20passageiros%20e%20a%20prote%C3%A7%C3%A3o%20ao%20consumidor%20an%C3%A1lise%20crítica%20da%20r.....pdf>. Acesso em: 16 nov. 2018.

PALOMARES, Rodrigo. **A famigerada resolução nº 400 da Agência Nacional de aviação Civil – ANAC**. 2017. Disponível em: <<https://galvaoepalomares.jusbrasil.com.br/artigos/473873654/a-famigerada-resolucao-n-400-da-agencia-nacional-de-aviacao-civil-anac>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

PESSOA, Lenildo Tabosa. **História da aviação comercial brasileira**. São Paulo; Editora Rios, 1989.

PINTO, Victor Carvalho. **O marco regulatório da aviação civil: elementos para reforma do código brasileiro de aeronáutica**. 2008. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/99289/texto42-victorcarvalho-pinto.pdf?sequence=2>>. Acesso em: 03 set. 2018.

PORTAL, Brasil. **História da aviação Civil Brasileira**. Disponível em: <[http://www.portalbrasil.net/aviacao\\_histbrasil.htm](http://www.portalbrasil.net/aviacao_histbrasil.htm)>. Acesso em: 15 ago. 2018.

RAMALHO, Roberto. **O que é código de defesa do consumidor**. Disponível em: <<http://www.arcos.org.br/artigos/o-que-e-codigo-de-defesa-do-consumidor>>. Acesso em 15 nov. 2018.

RIZZARDO, Arnaldo. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2009.

SILVA, Joseane Suzart Lopes da. **Garantias do Consumo: Resolução 400/2016 da Anac não pode afetar os direitos dos usuários**. 2017. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2017-mai-24/garantias-consumo-resolucao-4002016-ana-c-nao-afetar-direitos-usuarios>>. Acesso em: 20 nov. 2018.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 26 ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

SILVA, Odair Vieira da; SANTOS, Rosiane Cristina dos. **Trajetória histórica da aviação civil**. 2009. Disponível em: <[https://faef.revista.inf.br/imagens\\_arquivos/arquivos\\_destaque/WydybjUDpYtjL4-2013-5-23-10-51-57.pdf](https://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/WydybjUDpYtjL4-2013-5-23-10-51-57.pdf)>. Acesso em: 10 set. 2018.

SILVA, Silas José da. **Transporte aéreo: é permitida a cobrança do despacho de bagagem?**. 2017. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/56754/transporte-aereo-e-permitida-a-cobranca-do-despacho-de-bagagem>>. Acesso em: 15 out. 2018.

SONINO, Guido. **Depois da turbulência: A aviação comercial brasileira aprende com suas crises**. São Paulo : Editora APVAR, 1995.

STUDART, Alberto. **História da aviação civil brasileira**. 2011. Disponível em: <<http://blogs.opovo.com.br/asaseflaps/2011/12/18/gago-coutinho-e-sacadura-cabral>>. Acesso em: 05 out. 2018.

TARABORI, Nadir. **Comentários ao Conceito de consumidor, fornecedor e produtos/serviços.** 2015. Disponível em: <<https://tarabori.jusbrasil.com.br/artigos/297186632/comentarios-ao-conceito-de-consumidor-fornecedor-e-produtos-servicos>>. Acesso em: 10 nov. 2018.

TARTUCE, Flávio. **Cobrança pelo despacho de bagagem em voos é claramente abusiva.** 2016. Disponível em: <<https://flaviotartuce.jusbrasil.com.br/artigos/415739503/cobranca-pelo-despacho-de-bagagem-em-voos-e-claramente-abusiva>>. Acesso em 13 nov. 2018.

WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. **História da Força aérea Brasileira.** 2. Ed. Rio de Janeiro: editora Gráfica Brasileira, 1975.