

A TROMBOSE VENOSA PROFUNDA (TVP) E A RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO. APRECIÇÕES DOUTRINÁRIAS E JURISPRUDENCIAIS

Marco Fábio Morsello*

1. Introdução.

Observam-se no ramo da indústria aeronáutica constantes aperfeiçoamentos tecnológicos, visando o incremento da eficiência econômico-operacional das aeronaves, mitigação dos ruídos emitidos, maior autonomia diminuidora das delongas provocadas por escalas, além da automatização de diversos equipamentos aptos a facilitar o trabalho na cabine de comando.

No entanto, não há como descurar certas particularidades do voo, com implicações para o corpo humano, o que enseja estudos na seara da Medicina Aeroespacial.

Deveras, o meio aeroespacial particulariza situações biomédicas, máxime quanto à redução de oxigênio, ainda que sopesada a pressurização da cabine, podendo originar sensações de confinamento, desprendimento do ambiente habitual, que exacerbam situações de pânico, depressão psíquica e ansiedade permanente, sem prejuízo de aumento da irritabilidade e deterioração cognitiva.¹

2. A Trombose Venosa Profunda (TVP).

Em recentes estudos apresentados junto à União Européia, visando a maior proteção ao arcabouço de direitos dos passageiros em sede de transporte aéreo, indicouse que a alta pressão da cabine, juntamente com grande quantidade de recirculação de ar podem agravar determi-

nadas condições patológicas, especialmente asma e dificuldades cardiovasculares. O mesmo se diga quanto aos efeitos que promanam da imobilização em assentos, geralmente com espaço inadequado por várias horas, podendo originar coágulos, caracterizadores de trombose venosa profunda (DVT em língua inglesa), vulgarmente denominada Síndrome da Classe Econômica, que abordaremos a seguir.²

Com efeito, a imprensa tem noticiado o óbito de passageiros aparentemente saudáveis após ou durante voos de longo percurso, que, deixando os indivíduos sem movimentação por longas horas, propiciam o aumento de coágulos, mormente nas pernas, dificultando a circulação sanguínea. De fato, se o coágulo permanecer na parte inferior das pernas, medicamentos anticoagulantes como a eparina, após internação do paciente, poderão resolver o problema, sem maiores conseqüências. No entanto, quando após sua formação, o coágulo se desprende, dirigindo-se aos pulmões, causará embolia pulmonar. Ademais, poderá deslocar-se, outrossim, ao coração ou cérebro, geralmente emergindo conseqüências nefastas para a vítima.³

Para tanto, alguns estudos preliminares, sugerem que a redução da pressão do ar na cabine da aeronave, imobilização corporal e desidratação, a par da predisposição de alguns indivíduos, poderiam facilitar quadros de trombose venosa profunda.⁴

* Juiz de Direito em São Paulo. Bacharel e Doutor em Direito Civil pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (USP). Professor da Escola Paulista da Magistratura e do Centro de Extensão Universitária (CEU). Membro associado da SBDA. Membro pleno da Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial-ALADA e Istituto di Diritto dei Trasporti-ISDIT.

¹Nesse sentido: Súmula de Aula, “Medicina Aeroespacial”, ministrada na antiga Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial (SBDA), atual Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, publicada na *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial (RBDA)*, Rio de Janeiro, n. 36, p. 92-95, jan. /dez. 1976; Marco Fábio Morsello, *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. São Paulo, Ed. Atlas, p.306-307, 2006. Cumpre acrescentar, outrossim, a potencialização dos efeitos de bebida alcoólica por ocasião de vôos em grande altitude, cf. elucidam Giemulla, Schmid e Mölls, *European air law*, Dordrecht: Kluwer., suplemento 20, out. 2000, no item referente aos “Air passenger rights – drafts and proposals”, p. 19.

²Cf. Giemulla, Schmid e Mölls, *Air passenger rights – drafts and proposals*, in *European air law*, cit., suplemento 20, out. 2000, p.

17-19. No mesmo sentido, Robert F. Ruckman, ER in the skies: in-flight medical emergencies. *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, v. 65, p. 81, 1999, referindo-se a estudos científicos realizados pela American Heart Association.

³Nesse sentido, Lorne S. Clark e Udai P. N. Fulena, Deep vein thrombosis – a new risk exposure area? *Air and Space Law*, The Hague, v. 26, n. 4-5, p. 218-224, set. 2001. No mesmo diapasso: George N. Tompkins Jr., Deep vein thrombosis (DVT) and air carrier legal liability – the myth and the Law. *Air and Space Law*, The Hague, v. 26, n. 4/5, p. 231-235, set. 2001; Nicolas Koukakos, Syndrome de la classe économique et indemnisation dans le transport aérien de passagers. *Revue Française de Droit Aérien et Spatial (RFDA)*, Paris, v. 218, 165-176, 2001; Marco Fábio Morsello, *Responsabilidade civil no transporte aéreo*, cit, p.306.

⁴Cf. elucida Mark Meyer, Deep vein thrombosis: blood flow v. profit flow. *Air and Space Law*, The Hague, v. 26, n. 4/5, p. 225-226, 2001. No mesmo sentido, Nicolas Koukakos, op. cit., p. 165-166.

No entanto, por ora, não se comprovou cientificamente que o transporte aéreo aumente a incidência de trombose venosa profunda acima daquela encontrada na população em geral e, ou mesmo em confronto com viajantes usuários de outros transportes. Ademais, a formação de coágulos parece atingir indistintamente jovens e idosos.⁵

Apenas restou elucidado que, a designação Síndrome da Classe Econômica não representa a realidade fática da trombose venosa profunda (TVP), uma vez que a formação de coágulos tem sido observada, inclusive, junto a passageiros da primeira classe das aeronaves.⁶

Malgrado não se tenha comprovado cientificamente, sob forma conclusiva, que a causa eficiente do dano-evento supere a condição interna de saúde de cada passageiro, algumas companhias aéreas, justificadamente preocupadas com eventuais ocorrências emergenciais a bordo de aeronaves, conjuntamente com o princípio da prevenção, que norteia a responsabilidade civil moderna e deveres laterais e anexos de ampla informação e esclarecimentos ínsitos à boa-fé objetiva, estimulam exercícios de movimentação das pernas e pés durante longos voos, por meio de ilustrações, filmes ou informação prévia nas condições gerais de contrato, o que, a nosso ver, caracteriza o implemento da cláusula geral de boa-fé, o que analisaremos posteriormente.

Outrossim, tendo em vista a inexistência de estudos conclusivos a respeito, em cotejo com os custos de eventual modificação preventiva da forma de circulação de ar da cabine ou do necessário aumento do grau de inclinação (*pitch*), largura dos assentos e distância entre estes,

⁵Cf. Lorne S. Clark e Udai P. N. Fulena, Deep vein thrombosis – a new risk exposure area?, cit., p. 218-224.

⁶Nesse sentido: Lorne S. Clark e Udai P. N., op. cit., p. 218; Nicolas Koukakos, op. cit., p. 167, informando, ademais, que em 1994 o então Vice-Presidente dos Estados Unidos da América, Dan Quayle foi acometido por trombose pulmonar, muito embora não se possa argumentar que naquela época utilizasse a classe econômica. Seu médico, aliás, atribuiu como causa provável a permanência sentado por longas horas em diversos vôos longos.

⁷Nesse sentido: Giemulla, Schmid e Mölls, Air passenger rights – drafts and proposals, in *European air law*, cit., suplemento 20, p. 18, out. 2000; Mark Meyer, op. cit., p. 228-229; Lorne S. Clark e Udai P. N. Fulena, op. cit., p. 222-223; George N. Tompkins Jr, op. cit., p. 234-235. Nos Estados Unidos da América, conforme notícia Lawrence B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention annotated*, The Hague, Kluwer, p. 61, no conflito de interesses *Scherer v. Pan Am* – 387 N.Y.S. 2d 580 (App. Div., 1981), decidiu-se que inexistia nexo causal entre a conduta do transportador e a flebite apresentada pelo passageiro, não inserível sob o conceito de *accident*, consubstanciado no art. 17 da Convenção de Varsóvia.

⁸Com efeito, conforme notícia Ronald Schmid, Ausgewählte internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 2001-2002. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*,

a União Européia propôs o aprofundamento de estudos médicos.⁷

Tal entendimento, no entanto, não impediu o ajuizamento de ações em face das companhias aéreas, realidade fática que vem se avolumando.

3. Análise de diversos julgados a nível mundial, com fundamento em Trombose Venosa Profunda (TVP)

Hodiernamente, muito embora em diversos países, o número de ações em face de transportadores aéreos embasadas em Trombose Venosa Profunda (TVP) tenha apresentado crescimento exponencial, verdade é que, após análise minudente, inexistem julgados que acolheram a tese da responsabilidade do transportador, com espeque em fato interno da vítima, apto a excluir o nexo causal como pressuposto daquela.⁸

Com efeito, a jurisprudência de vários países, de forma praticamente uníssona tem rejeitado a responsabilidade do transportador nas hipóteses de dano-evento fulcrado em Trombose Venosa Profunda (TVP), ainda que escudando-se em fundamentos diversos, derivados de sistemas jurídicos distintos, como, e.g, o romano-germânico, quando cotejado com a *common law*.

Nesse contexto, no que se refere ao sistema da *common law*, nos Estados Unidos da América, decidiu-se que, não se tratando de fato do transportador, mas condizente com o estado interno de saúde do usuário do transporte, inexistiria nexo causal com a interpretação do termo *accident*, para fins do dever de indenizar, mesmo à luz da Convenção de Montreal.⁹

Köln, n. 52, Heft 1, p. 50, 2003, em diversos julgados, não se vislumbrou fato externo ao passageiro, de modo a caracterizar fato do transportador, com espeque em trombose venosa profunda (LG München I, RRA 2001, 165 (2001) m. Anm. Tonner; LG Frankfurt a. M., RRA 2002, 43 (2001), decisão que foi confirmada pelo Tribunal Superior Regional em acórdão prolatado em 06.11.2002 – 23 U 243/01). No mesmo sentido, notícia Wolf Muller-Rostin, DVT claim dismissed by German Court. *Air and Space Law*, The Hague, v. 27, n. 2, p. 151-156, abr. 2002.

⁹Nesse sentido, citando inúmeros arestos jurisprudenciais recentes, vide: Gerald C. Sterns e Brenda D. Posada, Current Status of Deep Vein Thrombosis (DVT)/Airline Litigation. *Annals of Air and Space Law*, Montréal: ICASL, McGill, v. XXXI, p.37-59, 2006; Amanda Kay Morse, Airline Liability-The Warsaw Convention-Ninth Circuit rules passenger's development of deep-vein thrombosis is not an "accident" under the Warsaw Convention: *Rodriguez v. Ansett Australia, Ltd*, *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, Southern Methodist University School of Law, v. 70, p. 123-130, 2005; Oliver Beiersdorf e Jennifer Guidea, Recent developments in aviation law, *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, Southern Methodist University School of Law, v. 72, p.220-223, 2007, elencando os seguintes julgados recentes: *Caman v. Continental Airlines Inc.* (455 F.3d 1087-9th Cir. 2006); *Blansett v. Continental Airlines Inc.* (379 F.3d. 177-5th Cir. 2004); Edward C. Breese Jr e Sirce Elliott, Recent

Outrossim, na seara da *common law*, com espeque em não inserção no conceito de “accident”, a jurisprudência do Reino Unido, Austrália e Canadá rejeitou diversas demandas, recentemente ajuizadas em face de transportadores aéreos.¹⁰

No bojo do sistema romano-germânico, além daquele misto, cumpre indicar importantes julgados proferidos na Alemanha, França e Israel, que, também, rejeitaram pretensões ressarcitórias dos usuários do transporte.¹¹ Sobreleva acrescentar, por oportuno, que, inexistente, por ora, notícia de julgamento de ações análogas em outros países.¹²

É curial, no entanto, que, uma vez comprovado nexos causal com o voo, emergirá fator externo que imporá o reexame das condições de circulação do ar, *pitch* e espaço entre poltronas, visando elidir responsabilidade do transportador, que, por ora, não se antevê.

developments in aviation law, *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, Southern Methodist University School of Law, v. 71, p. 131-137, 2006; George N. Tompkins Jr, DVT Litigation Update (United States of America), *Air and Space Law*, cit, v. XXXII, n. 3, p.218-219, 2007, citando os julgados *Damon v. Air Pacific Ltd.* (31 Avi. 18.135, cert. denied, - US-, docket No. 06-803, feb. 20), 2007 e *Cortez v. Air New Zealand Ltd.* (31 Avi. 18.134 9th. Cir. 2006, cert. Denied- US- docket No. 06.871, feb. 26, 2007) ; *id. ibid*, DVT Litigation Update (United States of America), *Air and Space Law*, cit, v. XXXII, n. 1, p. 69-71, 2007; *id. ibid*, DVT Litigation Update-March 2006 (United States of America), cit, v. XXXI, n. 4-5, p.331-332, 2006, citando o aresto *Blotteaux v. Qantas Airways Ltd.* (31 Avi. 17.447, 9th. Cir. 2006); *id. ibid*. DVT Litigation Update: 1 October 2003, *Air and Space Law*, cit, v. XXVIII, n. 6, p. 332, 2003, citando o julgado *Miller v. Continental Airlines Inc.* (2003 WL 21557678, N.D. Cal. 1 July 2003); *id. ibid*, DVT Litigation Update: 1 January 2004, *Air and Space Law*, v. XXIX, n. 2, p. 147-148, 2004, indicando o aresto *Louie v. British Airways Ltd.* (29 Avi. 18.337 D. Alaska, 2003); George N. Tompkins Jr. e David Hodgkinson, DVT Litigation Update: April-June, 2005, *Air and Space Law*, v. XXX, n. 4-5, p. 346-347, 2005, elencando os julgados *Miezin v. Midwest Express Airlines Inc.* (30 Avi. 16303 Wisc. Ct. App. 2005), *Baxley v. Delta Air Lines Inc.* (30 Avi. 16299, N.D. Ohio, 2005). Mencionados autores, inclusive (op. cit, p. 346), informam a existência de dezessete ações ajuizadas em face da fabricante Boeing, com fulcro no argumento de que, a concepção das aeronaves facilitaria o desencadeamento da Trombose Venosa Profunda. No entanto, à luz de inexistência de nexos causal, todos os mencionados processos foram julgados improcedentes.

¹⁰ No que concerne à jurisprudência do Reino Unido, após sucessivas interposições recursais, concluiu-se que, a responsabilidade do transportador aéreo de pessoas, com fundamento em interpretação do conceito de acidente, aplicável ao Sistema de Varsóvia e, *mutatis mutandis*, à Convenção de Montreal, somente estará delineada, quando o evento tiver sido causado por fato externo, imprevisível e inusual ao passageiro, de modo que, a reação interna do usuário às atividades normais de voo, não denota inserção no tipo legal mencionado, o que elide qualquer reparação por parte do transportador. Para tal desiderato, vide George N. Tompkins Jr, DVT Litigation Update: December, 2005, p. 58, referindo-se à decisão proferida pela *House of Lords*, em

De qualquer modo, à luz do Sistema de Varsóvia, a Suprema Corte dos Estados Unidos da América definiu acidente como “an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger”. Por via de consequência, no importante aresto *Air France v. Saks*, no qual uma passageira em um voo Paris–Los Angeles sentiu forte dor e pressão no ouvido esquerdo, máxime na operação de aterrissagem, que culminou em sua surdez, deu-se provimento ao recurso da companhia, com fulcro na premissa de que, “when the injury undisputably results from the passenger’s own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft, it has not been caused by an accident, and article 17 of the Warsaw Convention cannot apply”.¹³

No entanto, impõe-se o exame dos referidos julgados *cum grano salis*, na medida em que, sob nossa ótica, a responsabilidade do transportador não se cingirá à inter-

8 de dezembro de 2005, no julgado *The deep vein thrombosis and air travel group litigation* (EWCA Civ 1005-CA, 3 de julho de 2003). No que se refere à Austrália, vide: George N. Tompkins Jr e David Hodgkinson, *DVT Litigation Update: April-June, 2005*, cit, p. 346-350 3 p. 352, informando que, atualmente, subsistem, tão-somente, no Estado de *Victoria*, aproximadamente, trezentas ações, fulcradas em Trombose Venosa Profunda em face de transportadores aéreos. Por outro lado, no importante julgado *Povey v. Qantas Airways Limited e British Airways PLC*, proferido em 23 de junho de 2005, a *High Court of Australia* (HCA 33), negou provimento ao recurso do passageiro, por não inserção no conceito de acidente, tratando-se de fato interno da vítima; George N. Tompkins Jr, DVT Litigation Update: 1 March 2003, cit, p. 100-101, referindo-se aos julgados *Van Luin v. KLM Airlines* (10377/01 NSW Dist.Ct.). No mesmo diapasão, seguiu a jurisprudência do Canadá, a saber: George N. Tompkins Jr, DVT Litigation Update: 1 March, 2003, cit, p. 101, referindo-se ao aresto *McDonald v. Korean Air* (No. C38853, Court of Appeal for Ontario, 18 fevereiro de 2003).

¹¹Na República Federal da Alemanha, também, não foi comprovado o nexos causal com o transporte aéreo, de modo a não restar caracterizado o dever de indenizar. Ademais, decidiu-se que, não se trata de acidente, mas de risco inerente a longos voos, bem como à imobilização corporal, por longos períodos, cuja exclusividade não promana do transporte aéreo, para fins de eclosão do evento. Desse modo, concluiu-se que, tratando-se de fato universalmente conhecido pelas máximas de experiência, sequer emergiria o dever de informar e esclarecer os riscos correlatos, entendimento este que ousamos discordar, tendo em vista o princípio da prevenção atrelado à hipossuficiência técnica presumida do consumidor e deveres anexos ou laterais que emergem da cláusula geral de boa-fé, independentemente da vontade das partes, conforme abordaremos posteriormente. Para maiores detalhes, no que se refere aos mencionados julgados, vide: *Zeitschrift für Luft-und Weltraumrecht (ZLW)*, cit, v. 52, n. 2, p.268-271, 2003, cuja ementa assim dispôs: *Oberlandesgericht Frankfurt/Main, Urteil vom 2. Oktober 2002 (23 U 243/01). “Kein Unfall im Sinne des Warschauer Abkommens bei Lungenembolie eines Passagiers während des Luftbeförderung.”*; *Zeitschrift für Luft-und Weltraumrecht (ZLW)*, cit, v. 53, n.2, p. 268-271, 2004, cuja ementa, ora transcrevemos: *Oberlandesgericht Frankfurt/ Main, Urteil vom 10. November 2003, (1U 168/02). “Zu Thrombosen bei*

pretação restritiva do conceito de acidente, inculcado no art. 17 da Convenção de Varsóvia, impondo-se, destarte, aferição do implemento do dever de proteção à incolumidade pessoal do consumidor passageiro, que se autonomizou e é inderrogável.¹⁴

Malgrado referidas considerações, observa-se que, com o advento da Convenção de Montreal em 1999, insistiu-se na utilização do termo *accident*, com toda gama de problemas, objeto de críticas, sob o Sistema de Varsóvia.

Nesse contexto, sobreleva acrescentar, por oportuno, que, em 4 de novembro de 2003, a Convenção de Montreal entrou em vigor, porquanto atingido o pré-requisito de depósito dos instrumentos de ratificação, por no mínimo 30 (trinta) países, também denominados *Estados Partes*, para fins de início de contagem do prazo de 60 (sessenta) dias visando à sua entrada em vigor, nos termos do art. 53, parágrafo 6.º, do referido diploma legal.

Langstreckenflügen sowie zur Beratung und notfalls Zurückweisung von Passagieren, wenn sie aufgrund ihres Gesundheitszustandes einer besonderen Gefahr ausgesetzt sind.” No que se refere à França, vide George N. Tompkins Jr., DVT Litigation Update: January 2006. The House of Lords Judgment and the Missing French Connection, *Air and Space Law*, cit., v. XXXI, p.149-151, 2006. Referido autor observa, com acuidade, que, conquanto, até o presente, a *Cour de Cassation*, não procedeu à apreciação direta da problemática da responsabilidade do transportador, com espeque em Trombose Venosa Profunda (TVP), há posicionamento jurisprudencial dominante, dando conta de que, condições de saúde adversas, que afetem o usuário do transporte a bordo da aeronave, ou logo após a consecução do vôo, que não provenham de evento externo ao passageiro, tornam inviável o dever de indenizar. Nesse contexto, elenca os seguintes arestos: *Camat v. Dubosq* (Cour de Cassation, 6 de dezembro de 1988); *Espólio de Sanchez e beneficiários v. Air France* (Cour de Cassation, 29 de novembro de 1989), que se coaduna com ataque súbito e fatal de asma a bordo da aeronave, não permitindo inserção no termo acidente, de modo que a responsabilidade do transportador foi elidida. No julgado *Duque et. al. v. Avianca* (Cour d’appel de Paris, 5 de março de 1999), não restou delineado o nexo causal entre a trombose venosa profunda e o transporte aéreo, entendimento perfilhado, outrossim, por ocasião do julgado *Gillet et. al. v. Air Canada* (Cour d’appel de Paris, 8 de abril de 2005). Finalmente, em Israel, vide George N. Tompkins Jr., DVT Litigation Update: September 2004, *Air and Space Law*, cit., v. XXIX, 2004, p. 313-314, referindo-se ao aresto *EL AL Israel Airlines Ltd. V David*, julgado pela Corte Distrital de Nazaré, em 7 de julho de 2004, que se escudou, outrossim, em inviabilidade de caracterização de acidente.

¹² Cf. Ronald Schmid, Wolf Müller-Rostin e Martin Bartlik, *Ausgewählte internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und zum Montrealer Übereinkommen in den Jahren 2005-2006*, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, v. 56, n. 4, cit., p. 562, dezembro de 2007.

¹³Cf. Robert F. Ruckman, op. cit., p. 92-93, indicando, outrossim, os dados referentes ao julgado *Air France v. Saks*, 470 US 392, 405

Mencionado diploma legal, ademais, já está em vigor em nosso país, como substitutivo do denominado Sistema de Varsóvia, conforme depósito do instrumento de ratificação e sucessiva promulgação do novel diploma legal, por meio do Decreto n. 5.910, de 27 de setembro de 2006.

Sucedo que, o novel diploma legal, em seu art. 17, alínea 1, dispõe que “the carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”.

Portanto, em vez da utilização do termo evento (*event*), ou acontecimento, que propicia absorção do termo incidente ou irregularidade, subsistirão incertezas quanto ao alcance do termo acidente, com várias interpretações pretorianas, com provável preponderância daquela que poderá impor ao transportador o dever

(1985). No mesmo sentido, Lawrence B. Goldhirsch, op. cit., p. 60-61 e Giumulla e Schmid, et. al., *Warsaw Convention – annotated*, The Hague/London/Boston/New York. Kluwer, suplemento 13, dez. 2000, p. 8.

¹⁴Nesse sentido: Gerardo Mastrandrea, *L’obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, Cedam, 1994, p. 283-289; Andréas Kadletz, *Zur Versicherungspflicht bei internationalen Luftbeförderungen*, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 44, p. 284-290, 1995; De Juglart, *Traité de droit aérien*. 2. ed. atual. por Emmanuel du Pontavice et. al., Paris, LGDJ, 1989, t. 1, p. 1056, parágrafo 2582, asseverando que o passageiro tem direito a ser transportado de forma célere, são e salvo, ao local de destino, emergindo, pois, a obrigação de proteção já descrita. Por derradeiro, dando enfoque aos princípios da prevenção, insitos à responsabilidade civil moderna, em cotejo com a inserção da pessoa humana como centro das preocupações, vide Mwene-Batende Itongwa Kasololo, *La protection internationale des personnes voyageant par aéronefs*, 1989, dissertação (mestrado), Universidade de Liège, p. 594-597 e 647-648. Observe-se, mesmo no sistema da *common law* prepondera interpretação extensiva do conceito de acidente, conforme elucidam Giumulla e Schmid, et. al., *Warsaw Convention*, cit., suplemento 13, dez. 2000, p. 8. No mesmo diapasão, trazendo a lume controvérsias no âmbito jurisprudencial, vide Louise Cobbs, *The shifting meaning of accident under article 17 of the Warsaw Convention: what did the airline know and what did it do about it ?*, *Air and Space Law*, The Hague, v.24, n. 3, p. 123-124, 1999. Por derradeiro, muito embora sem proceder à exclusão do precedente *Air France v. Saks*, adrede mencionado, cumpre anotar que, recentemente, responsabilizou-se transportador aéreo pela omissão de providências que se afiguravam devidas, tendo em vista o estado de saúde do passageiro, no importante aresto *Olympic Airways v. Husain*, de lavra da Suprema Corte dos Estados Unidos da América, prolatado em 24 de fevereiro de 2004, publicado na íntegra in *Annals of Air and Space Law- Annales de Droit Aérien et Spatial*, Montréal: ICASL, McGill University, v. XXX, part I, p.717-730, 2005.

de segurança sobre diversos riscos a bordo, ainda quando os eventos não se correlacionarem diretamente com os riscos do voo ou mesmo resultarem fora de seu controle.¹⁵

Doutra banda, como é curial, atos ínsitos ao próprio voo, como, e.g., despressurização normal com danos no tímpano do passageiro, não caracterizam qualquer fato do fornecedor. O mesmo se diga no que concerne ao ataque cardíaco fulminante e fatal do passageiro, quando se encontre a bordo da aeronave.

Com fundamento nos julgados adrede referidos, resta inconcussa a inexistência denexo causal como pressuposto da responsabilidade civil do transportador, nas hipóteses de Trombose Venosa Profunda (TVP).

Cumpra, por outro lado, à luz do princípio da prevenção que orienta a responsabilidade civil moderna, atrelado à cláusula geral de boa-fé, proceder à análise de eventuais deveres laterais ou anexos de conduta do transportador, em relação ao usuário do transporte.

4. A cláusula geral de boa-fé e sua função na teoria contratual moderna

Na teoria contratual moderna, o princípio da autonomia privada não denota caráter absoluto, máxime tendo em vista a função social do contrato e a necessária convivência com os novos princípios da boa-fé e justiça contratual, de modo que, distintamente do paradigma de outrora, os contratantes ou candidatos a tal, não são mais considerados rivais, mas efetivos colaboradores para o correto implemento das obrigações pactuadas.¹⁶

¹⁵Nesse sentido: Michael Milde, Liability in international carriage by air: the new Montreal Convention (28 may 1999), *Uniform Law Review-Revue de Droit Uniforme*. Roma, v. 4, n.4 p. 853, 1999; Michele Comenale Pinto, Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo, *Diritto Marittimo*, Genova, fasc. 3, p. 829, 2000.

¹⁶Nesse sentido: Fernando Noronha, *O direito dos contratos e seus princípios fundamentais*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 18; Marco Fábio Morsello, *Responsabilidade civil no transporte aéreo*, cit., p. 9-11.

¹⁷Nesse sentido, com ampla análise da boa-fé no Direito Civil, abarcando a boa-fé como regra de conduta, António Manuel da Rocha e Menezes Cordeiro, *Da boa-fé no direito civil*. Coimbra: Almedina, 1997. p. 632-661. No mesmo sentido: Guido Alpa, *I principi generali*. Milano: Giuffrè, 1993. p. 296-304. (Col. Trattato di diritto privato, a cura di Paolo Zatti e Giovanni Iudica); Jacques Ghestin, op. cit., p. 200-205, destacando o dever de lealdade ínsito ao referido princípio; Marco Fábio Morsello, *Da boa-fé nas fases pré e pós-contratuais no direito brasileiro*. São Paulo: Quartier Latin, 2008, p.296-308 (Direito dos Contratos II, Centro de Extensão Universitária, coord. da série: Antonio Jorge Pereira Júnior e Gilberto Haddad Jabur), elucidando que, à luz do art. 422, do novo Código Civil, o princípio

No que concerne ao princípio da boa-fé, por óbvio, trata-se aqui da denominada boa-fé objetiva, de origem germânica (*Treu und Glauben*), ou seja, uma regra de conduta que consiste no dever de agir de acordo com os padrões (*standards*) socialmente reconhecidos de lisura e lealdade. Ademais, referido dever de agir, como regra de conduta, denota inserção nas fases pré-contratual, contratual e pós-contratual.¹⁷

Cumpra ressaltar, outrossim, que a boa-fé objetiva contrapõe-se à subjetiva, que nada mais é, consoante escólio de Antonio Junqueira de Azevedo, do que “um estado interior ou psicológico relativo ao conhecimento, ou desconhecimento, e à intenção ou falta de intenção de alguém”. Referido autor, acrescenta, outrossim, que propicia uma “dulcificação” do comportamento contratual.¹⁸

A relevância do princípio coaduna-se com as funções desempenhadas, nas searas interpretativa, supletiva e corretiva.

A primeira função, como é cediço, revela-se na interpretação do próprio contrato.

A segunda explicita direitos e deveres anexos ou laterais das partes, elencados, com percuciência, pela doutrina germânica (*Nebenpflichten*).¹⁹ De fato, sendo o contrato fonte imanente de conflitos de interesse, deveria ser guiado e, mais ainda, guiar a atuação dos contraentes, conforme o princípio da boa-fé nas relações, sob pena de sanção, na hipótese de descumprimento. Emergem, e.g., os deveres de ampla informação, esclarecimentos, advertência, sigilo, cuidado, colaboração, proteção, possibilitando, ademais, a nosso ver, dentro da função supletiva, a supressão de lacunas.²⁰

da boa-fé objetiva passou a denotar *status* de efetiva cláusula geral; Laerte Marrone de Castro Sampaio, *A boa-fé objetiva na relação contratual*. São Paulo: Manole, 2004. p. 25-32. (Coord. da série: Renan Lotufo e Cláudio Luiz Bueno de Godoy - Cadernos de Direito Privado – Série da Escola Paulista da Magistratura – v. 1).

¹⁸A boa-fé na formação dos contratos. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 3, p. 79, set./dez. 1992. No que concerne à expressão dulcificação, foi relatada no Curso de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, na disciplina “Novas tendências das obrigações e contratos”, sob a regência do Professor Antonio Junqueira de Azevedo, 1.º semestre de 2000.

¹⁹Nesse sentido, Esser e Schmidt, *Schuldrecht*, 5.ed. München: C.F. Müller, p. 39-42, Band I, Allgemeiner Teil, 1975, dando conta do alcance dos referidos deveres, inclusive nas fases pré e pós-contratual (*Vor und nachvertragliche Pflichten*).

²⁰Nesse sentido: Cláudia Lima Marques, *Contratos no Código de Defesa do Consumidor*, 4ª ed. São Paulo, Revista dos Tribunais, 2002, p. 82; António Manoel da Rocha e Menezes Cordeiro, op. cit., p. 604-616; Judith Martins-Costa, *Da boa-fé no direito privado*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2000. p. 437-455; Marco Fábio Morsello, op. cit., p.304-305; Laerte Marrone de Castro Sampaio, op. cit., p. 64-72.

A terceira propicia a denominada proteção à parte mais fraca, por meio do controle judicial de cláusulas abusivas, marcando, pois, os limites dos direitos que o credor tem a faculdade de exercer contra o devedor, propiciando, portanto, dulcificar diversas categorias de exercício abusivo de direitos. Emerge, na referida seara, e.g., o microsistema tutelador do consumidor, no âmbito da mudança do paradigma do Direito Privado.²¹

Por via de consequência, como preceitua Cláudia Lima Marques, “o princípio da boa-fé é, portanto, um princípio limitador da autonomia da vontade e um elemento criador de novos deveres contratuais”.²²

Com fulcro na referida premissa maior, a nosso ver, os deveres anexos adrede mencionados, cujo nascedouro tem origem na cláusula geral de boa-fé, independentemente da vontade das partes, com especial destaque para a ampla informação esclarecedora, denotam importância fundamental na seara do contrato de transporte aéreo.

Sobreleva acrescentar, por oportuno, que, no período contemporâneo, emerge, outrossim, a denominada função preventiva da responsabilidade civil, tendo em vista o temor legítimo das sanções pecuniárias impostas.²³ Referida função, aliás, tem recebido influência do denominado princípio da precaução (*Vorsorgeprinzip*), de inspiração germânica, no âmbito do Direito Comunitário da União Européia.²⁴

Nesse contexto, cumpre observar no bojo do sistema de defesa do consumidor, a inserção de norma expressa no que concerne à prevenção e reparação integral do dano, *ex vi* do que preceitua o art. 6.º, VI, da Lei n. 8.078/90.

5. Conclusões

Com fulcro nas considerações expendidas, cumpre ressaltar que o termo acontecimento ou dano-evento, sob nossa ótica, se afigura amplo, correlacionando-se com a obrigação de segurança e proteção, ínsita ao transporte

em análise, o que, muito embora não possa caracterizar nexo causal com o dano-evento da Trombose Venosa Profunda (TVP), com espede na teoria da causalidade adequada, não poderá elidir o implemento dos deveres laterais ou anexos de informação e esclarecimentos ínsitos à boa-fé objetiva, desde a fase pré-contratual, cuja omissão, por si só, caracteriza hipótese de inadimplemento, conforme conclusão emanada da Primeira Jornada de Direito Civil, realizada pelo Egrégio Superior Tribunal de Justiça, nos seguintes termos: Enunciado n. 24: “*Em virtude do princípio da boa-fé, positivado no CC 422, a violação dos deveres anexos constitui espécie de inadimplemento, independentemente de culpa*”.

Tais premissas, portanto, levam à inelutável inferência de que, independentemente de eximente favorável ao fornecedor, para fins de reparação por perdas e danos derivadas da indigitada trombose, poderá subsistir fonte reparatória diversa, com esteio na violação da cláusula geral de boa-fé, no âmbito da função integrativa mencionada, com mensuração objetiva do dano não escudada no evento lesivo, mas na infração daquela cláusula.

Bibliografia

ADENAUER, Bettina. Rechtsprechung. Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 2. Oktober 2002 (23 U/243/01). Kein “Unfall” im Sinne des Warschauer Abkommens bei Lungenembolie während des Luftbeförderung. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 52, Heft 2, p. 268-271, 2003.

ALPA, Guido. *I principi generali*. Milano: Giuffrè, 1993. (Col. Trattato di diritto privato, a cura di Paolo Zatti e Giovanni Iudica).

_____. *Trattato di diritto civile*. Milano: Giuffrè, 1999. v. 4 - La responsabilità civile.

AZEVEDO, Antonio Junqueira de. A boa-fé na formação dos contratos. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, n. 3, p. 78-87, set./dez. 1992.

qual utiliza a nomenclatura *Präventionsgedanken*; Jean Louis Baudouin e Patrice Deslauriers, *La responsabilité civile*. 5. ed. Québec (Canada): Ed. Yvon Blais, 1998. p. 4; Guido Alpa, *Trattato di diritto civile*. Milano: Giuffrè, 1999. v. 4 - La responsabilità civile, p. 132 (referido autor, aliás, alcunha a função preventiva como efetiva *deterrence*, e a reparação como efetiva compensação à vítima); Patrice Jourdain. *Les principes de la responsabilité civile*. 4. ed. Dalloz: Paris, 1998. p. 3; Geneviève Viney, *Traité de droit civil*. 2. ed. Paris: LGDJ, 1995. v. 1 - Introduction à la responsabilité, p. 64; Edward J. Kionka, *Torts in a nutshell*. 2. ed. St Paul, Minn.: West Publishing Co., 1996. p. 10; Marco Fábio Morsello, *Responsabilidade civil no transporte aéreo*, cit, p. 14-18.

²⁴Cf. Le Tourneau e Cadiet, op. cit., p. 2, parágrafo 3.

²¹Nesse sentido, Alberto do Amaral Jr., *Proteção ao consumidor no contrato de compra e venda*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 1993. p. 62-69, 93-101. No mesmo diapasão, no que concerne à função de controle do conteúdo (*Inhaltskontrolle* das condições gerais do contrato), Karl Larenz, *Allgemeiner Teil des Deutschen Bürgerlichen Rechts*, 7ª.ed. München, Ch. Beck Verlag, 1989, p. 560-569.

²²Op. cit., p. 88. No mesmo sentido, Judith Martins-Costa, op. cit., p. 455-472.

²³ Nesse sentido, Philippe Le Tourneau e Loïc Cadiet, *Droit de la responsabilité*. Paris: Dalloz, 1998. p. 1, parágrafos 2 e 3. No mesmo sentido: Karl Larenz, *Lehrbuch des Schuldrechts. Erster Band, Allgemeiner Teil*. 14. ed. München: Ch. Beck Verlag, 1987. p. 423, na

- BARTLIK, Martin; MÜLLER-ROSTIN, Wolf; SCHMID, Ronald. Ausgewählte internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und zu Montrealer Übereinkommen in den Jahren 2005-2006. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 56, Heft 4, p. 559-586, 2007.
- BAUDOIN, Jean Louis; DESLAURIERS, Patrice. *La responsabilité civile*. 5. ed. Québec (Canada): Ed. Yvon Blais, 1998.
- BEIERSDORF, Oliver; GUIDEA, Jennifer A. Recent developments in aviation law. *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, v. 72, p. 207-304, spring, 2007.
- BREESE JR, Edward C; ELLIOT, Sirce. Recent developments in aviation law. *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, v. 71, p. 101-190, spring, 2006.
- BUSTI, Silvio. Contratto di trasporto aereo. In: CICU, Antonio; MESSINEO, Antonio (Dir.). *Trattato di diritto civile e commerciale*. Milano: Giuffrè, 2001. t. 3.
- CAPLAN, Harold. Passenger health – who’s in charge? The passenger, of course. *Air and Space Law*, The Hague, v. 26, n. 4-5, p. 203-217, Sept. 2001.
- CLARK, Lorne S. ; FULENA, Udai P. N. Deep vein thrombosis – a new risk exposure area? *Air and Space Law*, The Hague, v. 26, n. 4-5, p. 218-224, 2001.
- COBBS, Louise. The shifting meaning of accident under article 17 of the Warsaw Convention: what did the airline know and what did it do about it? *Air and Space Law*, The Hague, v. 24, n. 3, p. 121-127, 1999.
- CORDEIRO, António Manuel da Rocha e Menezes. *Da boa-fé no direito civil*. Coimbra: Almedina, 1997.
- DONATO, Angela Marina. *Transporte Aéreo Internacional. Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional- Montreal 1999*. Mario O. Folchi (coord). Buenos Aires, p.191-197, ALADA, 2002.
- ELLIOT, Sirce; BREESE JR, Edward C. Recent developments in aviation law. *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, v. 71, p. 101-190, spring, 2006.
- ESSER, Josef; SCHMIDT, Eike. *Schuldrecht. Band I, Allgemeiner Teil*. 5. ed. München: C. F. Müller, 1975.
- FOLCHI, MARIO O. *Transporte Aéreo Internacional. Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional- Montreal 1999*. Buenos Aires: ALADA, 2002.
- _____; GUERRERO LEBRÓN, Maria Jesús; MADRID PARRA, Agustín. *Estudios de Derecho aeronáutico y espacial*. Madrid-Barcelona-Buenos Aires: Marcial Pons, 2008.
- FULENA, Udai P. N. ; CLARK, Lorne S. Deep vein thrombosis – a new risk exposure area?. *Air and Space Law*, The Hague, v. 26, n. 4-5, p. 218-224, set. 2001.
- GHESTIN, Jacques. *Traité de droit civil: les obligations; le contrat; formation*. 2. ed. Paris: LGDJ, 1988.
- GIEMULLA, Elmar ; ROSTIN, Wolf Müller; DETTLINGOTT, Regula; EHLERS, Nikolai (Org.). *Warsaw Convention – annotated*. The Hague/London/Boston: Kluwer, 2001.
- GOLDHIRSCH, Lawrence B. *The Warsaw Convention annotated*. The Hague: Kluwer, 1988.
- GONZALEZ-LEBRERO, Rodolfo A. *Liber amicorum en honor al Dr. Enrique Mapelli López*. Buenos Aires: ALADA, 2007.
- GUERRERO LEBRÓN, Maria Jesús; FOLCHI, MARIO O; MADRID PARRA, Agustín. *Estudios de Derecho aeronáutico y espacial*. Madrid-Barcelona-Buenos Aires: Marcial Pons, 2008.
- GUIDEA, Jennifer A; BEIERSDORF, Oliver. Recent developments in aviation law. *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, v. 72, p. 207-304, spring, 2007.
- HEERE, WYBO P. Case Law Digest. *Air and Space Law*, The Hague, v. 31, n.3, p. 238-245, 2006.
- HODGKINSON, David.; TOMPKINS JR., George N. DVT Litigation Update: April-June 2005. *Air and Space Law*, The Hague, v. 30, n.4-5, p. 346-352, 2005.
- JOURDAIN, Patrice. *Les principes de la responsabilité civile*. 4. ed. Dalloz: Paris, 1998.
- KADLETZ, Andreas. Zur Versicherungspflicht bei internationalen Luftbeförderungen. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 44, Heft 3, p. 284-290, 1995.
- KASOLOLO, Mwene-Batende Itongwa. *La protection internationale des personnes voyageant par aéronefs*. Liège: Universidade de Liège, 1989. Dissertação de Mestrado. Universidade de Liège.
- KOUKAKOS, Nicolas. Syndrome de la classe économique et indemnisation dans le transport aérien de passagers. *Revue Française de Droit Aérien et Spatial (RFDAS)*, Paris, v. 218, 165-176, 2001.
- LARENZ, Karl. *Allgemeiner Teil des Deutschen Bürgerlichen Rechts*. 7. ed. München: Ch. Beck Verlag, 1989.
- LE TOURNEAU, Philippe; CADIET, Loïc. *Droit de la responsabilité*. Paris: Dalloz, 1998.
- MADRID PARRA, Agustín; FOLCHI, Mario O; GUERRERO LEBRÓN, Maria Jesús. *Estudios de Derecho*

aeronáutico y espacial. Madrid-Barcelona-Buenos Aires: Marcial Pons, 2008.

MANKIEWICZ, René H. *The liability regime of the international carrier: a commentary on the present Warsaw system*. Dordrecht: Kluwer, 1981.

MARQUES, Cláudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor*. 4. ed. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2002.

MASTRANDREA, Gerardo. *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*. Padova: Cedam, 1994.

MEDICINA Aeroespacial. Súmula de aula ministrada na Sociedade Brasileira de Direito Aeroespacial (SBDA). *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial (RBDA)*, Rio de Janeiro, n. 36, p. 92-95, jan./dez. 1976.

MEYER, Mark. Deep vein thrombosis – blood flow v. profit flow. *Air and Space Law*, The Hague, v. 26, n. 4/5, p. 225-230, set. 2001.

MILDE, Michael. Liability in international carriage by air: the new Montreal Convention (28 may 1999). *Uniform Law Review = Revue de Droit Uniforme*, Rome, v. 4, n. 4, p.835-861, 1999.

MORSE, Amanda Kay. Airline Liability – The Warsaw Convention – Ninth Circuit Rules Passenger's Development of Deep-Vein Thrombosis is not an "Accident" under the Warsaw Convention: Rodriguez v. Ansett Australia, Ltd. *Journal of Air Law and Commerce*, Dallas, v. 70, p.123-130, winter, 2005.

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

_____. O Contrato de transporte caracterizado como tipo geral. Conceito, Natureza Jurídica. Características. *Direito dos Contratos (coord. Antonio Jorge Pereira Junior e Gilberto Haddad Jabur)*, p.385-407. São Paulo: Ed. Quartier Latin, 2006.

_____. Da boa-fé nas fases pré e pós-contratuais no direito brasileiro. *Direito dos Contratos II (coord. Antonio Jorge Pereira Junior e Gilberto Haddad Jabur)*, p.295-310. São Paulo: Ed. Quartier Latin, 2008.

MÜHLBAUER, Thomas. Rechtsprechung. Oberlandesgericht Frankfurt/Main, Urteil vom 10. November 2003 (1 U 168/02). Zu Thrombosen bei Langstreckenflügen sowie zur Beratung und notfalls Zurückweisung von Passagieren, wenn sie aufgrund ihres Gesundheitszustandes einer besonderen Gefahr ausgesetzt sind. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 53, Heft 2, p. 268-271, 2004.

MÜLLER-ROSTIN, Wolf. DVT claim dismissed by German Court. *Air and Space Law*, The Hague, v. 27, n. 2, p. 151-156, abr. 2002.

_____: SCHMID, Ronald. Ausgewählte internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 2002-2004. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 53, Heft 3, p. 395-414, 2004.

_____; SCHMID, Ronald.; BARTLIK, Martin. Ausgewählte internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und zu Montrealer Übereinkommen in den Jahren 2005-2006. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n.56, Heft 4, p. 559-586, 2007.

PINTO, Michele M. Comenale. Riflessioni sulla nuova Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo. *Diritto Marittimo*, Genova, fasc. 3, p. 798-830, 2000.

POSADA, Brenda D; STERNS, Gerald C. Current status of Deep Vein Thrombosis (DVT) / Airline Litigation – Overview. *Annals of Air and Space Law*, Montréal, v. XXXI, p. 37-59, 2006.

SAMPAIO, Laerte Marrone de Castro. *A boa-fé objetiva na relação contratual*. São Paulo: Manole, 2004. (Coord. da série: Renan Lotufo e Cláudio Luiz Bueno de Godoy - Cadernos de Direito Privado – Série da Escola Paulista da Magistratura – v. 1).

SCHMID, Ronald. Ausgewählte internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 2001-2002. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 52, Heft 1, p. 49-57, 2003.

_____: MÜLLER-ROSTIN, Wolf. Ausgewählte internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 2002-2004. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n. 53, Heft 3, p. 395-414, 2004.

_____; MÜLLER-ROSTIN, Wolf.; BARTLIK, Martin. Ausgewählte internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und zu Montrealer Übereinkommen in den Jahren 2005-2006. *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW)*, Köln, n.56, Heft 4, p. 559-586, 2007.

_____. Case Law Digest. *Air and Space Law*, The Hague, v. 29, n.1, p. 67-71, 2004.

_____; _____; DETTLING-OTT, Regula; EHLERS, Nikolai. *Warsaw Convention – annotated*. The Hague/London/Boston: Kluwer, 2001.

SCHMIDT, Eike; ESSER, Josef. *Schuldrecht*. 5. ed. München: C. F. Müller, 1975. Band I, Allgemeiner Teil.

STERNS, Gerald C; POSADA, Brenda D. Current status of Deep Vein Thrombosis (DVT) / Airline Litigation – Overview. *Annals of Air and Space Law*, Montréal, v. XXXI, p. 37-59, 2006.

TOMPKINS JR., George N. Deep vein thrombosis (DVT) and air carrier legal liability – the myth and the Law. *Air and Space Law*, The Hague, v. 26, n. 4/5, p. 231-235, 2001.

_____. DVT Litigation Update: 1 March 2003. *Air and Space Law*, The Hague, v. 28, n.2, p. 100-105, 2003.

_____. DVT Litigation Update: 1 October 2003. *Air and Space Law*, The Hague, v. 28, n.6, p. 331-333, 2003.

_____. DVT Litigation Update: 1 January 2004. *Air and Space Law*, The Hague, v. 29, n.2, p. 147-148, 2004.

_____. DVT Litigation Update: June 2004. United States of America. *Air and Space Law*, The Hague, v. 29, n.3, p. 230-232, 2004.

_____. DVT Litigation Update: September 2004. *Air and Space Law*, The Hague, v. 29, n.4-5, p. 312-314, 2004.

_____. DVT Litigation Update: December 2005. *Air and Space Law*, The Hague, v. 31, n.1, p. 58-59, 2006.

_____. DVT Litigation Update: January 2006. *Air and Space Law*, The Hague, v. 31, n.2, p. 149-151, 2006.

_____. DVT Litigation Update: September 2006. *Air and Space Law*, The Hague, v. 31, n.4-5, p. 331-332, 2006.

_____. DVT Litigation Update. *Air and Space Law*, The Hague, v. 32, n.1, p.69-74, 2007.

_____. DVT Litigation Update. *Air and Space Law*, The Hague, v. 32, n.3, p.218-219, 2007.

_____; HODGKINSON, David. DVT Litigation Update: April-June 2005. *Air and Space Law*, The Hague, v. 30, n.4-5, p. 346-352, 2005.

VINEY, Geneviève. *Traité de droit civil*. 2. ed. Paris: LGDJ, 1995. v. 1 – Introduction à la responsabilité. (Dir. Jacques Ghestin).