

O antagonismo das Convenções de Montreal e de Varsóvia em face do Código de Defesa do Consumidor.

The conflict between the Montreal and Warsaw Conventions in relation to the Consumer Protection Code.

Alice M. M. Meniconi¹
Antônio Márcio da Cunha Guimarães²

RESUMO

O presente estudo analisa a coexistência e o conflito entre o Código de Defesa do Consumidor (CDC) e as Convenções de Montreal e de Varsóvia, que regulam a responsabilidade civil no transporte aéreo internacional. Por um lado, o CDC assegura a reparação integral dos danos ao consumidor, enquanto, em oposição, as convenções internacionais estabelecem limites indenizatórios tarifados para as companhias aéreas. Este artigo aborda a fundamentação jurídica das duas normas, o impacto da jurisprudência brasileira – especialmente a tese do Tema 210 do STF – e os critérios utilizados para solucionar a antinomia normativa. A alteração do Tema 210, no início de 2024, e a posterior decisão do Tema 1240, que exclui a aplicação das convenções em casos de danos extrapatrimoniais, reforçam a tendência de mitigação dos tratados internacionais em prol da legislação consumerista nacional. Por outro lado, o recente Tema 1366 do STF aplica a prevalência das convenções internacionais. O estudo defende a necessidade de cumprimento das convenções, em respeito ao princípio do *pacta sunt servanda*, e destaca os impactos da insegurança jurídica para o setor de transporte aéreo no Brasil.

PALAVRAS-CHAVES: Código de Defesa do Consumidor; Convenção de Montreal; Convenção de Varsóvia; transporte aéreo internacional; responsabilidade civil; *pacta sunt servanda*.

ABSTRACT

This study analyzes the coexistence and conflict between the Consumer Protection Code (CDC) and the Montreal and Warsaw Conventions, which regulate civil liability in international air transport. On the one hand, the CDC ensures full compensation for damages to the consumer, while, on the contrary, international conventions establish limits on compensation for airlines. This article addresses the legal basis of the two norms, the impact of Brazilian jurisprudence – especially the thesis of Theme 210 of the STF – and the criteria used to solve the normative antinomy. The amendment of Topic 210 in early 2024 and the subsequent decision of Topic 1240, which excludes the application of conventions in cases of non-pecuniary damages, reinforce the trend of mitigation of international treaties in favor of national consumer legislation. On the other hand, the recent Topic 1366 of the STF applies the prevalence of international conventions. The study defends the need to comply with the conventions, in respect of the principle of *pacta sunt servanda*, and highlights the impacts of legal uncertainty for the air transport sector in Brazil.

KEYWORDS: : Consumer Defense Code; Montreal Convention; Warsaw Convention; international air transport; civil liability; *pacta sunt servanda*.

¹ Estudante, Graduada em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

² Doutor, Mestre e Bacharel em Direito pela PUC - SP, Professor de Direito Internacional na PUC - SP (bacharelado, mestrado e doutorado), Professor Visitante da Faculdade de Direito em Londres - King's College of London e também em Milão – Università Degli Studi di Milano. Autor de obras jurídicas. Consultor / Parecerista e Advogado inscrito na OAB/ SP nº 82.984

SUMÁRIO: INTRODUÇÃO - 1. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. 1.1. O Código de Defesa do Consumidor: contexto histórico - 1.2. A responsabilidade civil e o dever de reparação pela responsabilidade objetiva - 1.3. Compreensão sobre o Código de Defesa do Consumidor no que tange aos transportes internacionais – 2. CONVENÇÕES INTERNACIONAIS – 2.1. Introduções acerca da Convenção de Montreal e de Varsóvia. 2.3. A aplicação de tratados internacionais na legislação brasileira – 3. ANÁLISE - 3.1. Pontos de conflito entre a Convenção de Montreal e de Varsóvia e o Código de Defesa do Consumidor – 3.2. Análise da limitação da responsabilidade do transportador aéreo e do Tema 210 do STF – 3.3. O entendimento do STF sobre a temática – 3.4. Importância da aplicação das convenções internacionais – CONCLUSÃO.

INTRODUÇÃO

O contexto globalizado contemporâneo tem impulsionado interações cada vez mais frequentes entre indivíduos e empresas de diferentes partes do mundo. Nesse cenário, o transporte aéreo internacional surge como um elemento crucial para a conectividade global, facilitando o deslocamento de passageiros e mercadorias. No entanto, essa dinâmica não está imune a desafios e conflitos jurídicos, especialmente quando se trata da responsabilidade civil nas relações de consumo.

Por meio artigo, visamos explorar os pontos de conflito entre o Código de Defesa do Consumidor e as convenções internacionais, notadamente as Convenções de Montreal e de Varsóvia, que regem o transporte aéreo internacional. Por um lado, o Código de Defesa do Consumidor, instituído no Brasil em 1990, busca proteger os direitos e interesses dos consumidores, enquanto as convenções internacionais estabelecem parâmetros específicos e tarifados para a responsabilidade civil no transporte aéreo.

No primeiro capítulo, contextualizamos historicamente o surgimento da proteção do consumidor, destacando a importância do Código de Defesa do Consumidor como um instrumento fundamental para a tutela efetiva do consumidor no Brasil, com base nos princípios constitucionais. Nesse mesmo capítulo, adentraremos também na responsabilidade civil no contexto das relações de consumo.

Em seguida, no segundo capítulo, abordamos as convenções internacionais, com foco especial na Convenção de Varsóvia e na posterior Convenção de Montreal. Nesse âmbito, exploraremos a evolução desses instrumentos legais, e, principalmente, as limitações apresentadas nessas legislações. Destaca-se a aplicação dessas convenções no contexto brasileiro, evidenciando a dualidade normativa entre o Código de Defesa do Consumidor e as normas internacionais.

Por fim, no terceiro capítulo, examinamos os pontos de conflito entre o Código de Defesa do Consumidor e as convenções internacionais, com ênfase nas divergências quanto à indenização tarifada.

Nesse sentido, a jurisprudência brasileira e a tese do Tema 210 do STJ serão apresentadas como elementos cruciais na análise desses conflitos.

Dessa forma, discutimos a importância da aplicação das convenções internacionais, considerando o papel do Direito Internacional na regulação das relações entre Estados e indivíduos. Em conclusão, este trabalho visa proporcionar uma compreensão aprofundada dos desafios e implicações legais envolvendo a responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, promovendo reflexões sobre a harmonização entre normativas nacionais e internacionais no contexto das relações de consumo.

1. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

1.1. O Código de Defesa do Consumidor: contexto histórico

A ideia de defesa do consumidor surgiu por meio de um movimento social nos Estados Unidos, na década de 1960, em contraposição à produção em larga escala, como uma forma de resposta aos excessos nas técnicas de marketing e propaganda, assim como à potencial periculosidade de produtos e serviços. Em resumo, o movimento visava promover aprimoramentos na qualidade e confiabilidade desses produtos e serviços.

Foi a partir das experiências no âmbito da proteção do consumidor que a Organização das Nações Unidas (ONU) instituiu, em 1985, durante sua 106ª Sessão Plenária, por meio da Resolução nº 39/248, o princípio da vulnerabilidade do consumidor. Por meio desse princípio, concebe-se o consumidor como a parte mais vulnerável na relação de consumo, justificando, assim, a necessidade de tutela jurídica específica. Esse mesmo ideal foi subsequentemente assimilado à legislação consumerista brasileira.

Nesse contexto histórico, desenvolveu-se uma série de normativas internacionais de proteção ao consumidor, com a finalidade de universalizar esse direito. As diretrizes criadas tinham o propósito de orientar os países, em especial os em desenvolvimento, na formulação ou aprimoramento de normas e legislações para proteção e defesa do consumidor.

Dessa maneira, a importância do Código de Defesa do Consumidor reside em seu caráter extraordinário na efetivação da cidadania e da justiça social, e se revela de utilidade ímpar para a sociedade brasileira, pois almeja realizar uma tutela integral e eficaz do consumidor, disciplinando todas as vertentes da relação de consumo. Ainda, essa tutela protetiva ostenta, primordialmente, uma perspectiva constitucional, apresentando-se como um dos direitos e garantias fundamentais na Carta

Constitucional de 1988.

1.2. A responsabilidade civil e o dever de reparação pela responsabilidade objetiva.

No que tange a responsabilidade civil, se configura como a obrigação de compensar os danos suportados por terceiros. Desse modo, em breve síntese, a obrigação de indenizar decorre da prática de um ato ilícito, conforme estipulado no artigo 187 do Código Civil³.

Diante disso, a doutrina especializada dividiu a ilicitude do artigo 187 em duas categorias: (i) ilicitude subjetiva, caracterizada por dolo ou culpa; e (ii) ilicitude objetiva, na qual o prejuízo ocorre sem a necessidade de análise sobre a intencionalidade da conduta.

Em outras palavras, a responsabilidade subjetiva implica na conexão entre a conduta humana e o dano, estabelecendo um nexo causal que abrange tanto o dolo, quanto a culpa em sentido estrito. Em contrapartida, na responsabilidade objetiva o agente é responsabilizado de antemão, uma vez que não observou o dever de cuidado intrínseco à sua ação.

No contexto do Código de Defesa do Consumidor, a responsabilidade objetiva encontra respaldo no artigo 6º, VI⁴, que estabelece como um direito básico do consumidor a "*efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos*", e é esse dispositivo que fundamenta o princípio da reparação integral do dano. Assim, conforme apontado por Bessa⁵, o código introduziu uma cláusula geral de responsabilidade objetiva para as relações consumeristas.

Além disso, o art. 12 do CDC também estabelece essa responsabilidade independente de culpa:

“Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, **independentemente da existência de culpa**, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.”

Diante desse cenário, ao considerar a aplicação da teoria do risco nas relações de consumo, e a transformação da responsabilidade objetiva em uma cláusula geral nessas relações, compreende-se que a obrigação de restituir o dano ao consumidor, decorrente de um produto ou serviço, não está condicionada, inicialmente, à constatação de culpa por parte do fornecedor.

³ Art. 187 do CC. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

⁴ Lei n.º 8.078/90, art. 6º, VI: “São direitos básicos do consumidor: [...] VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos”.

⁵ BESSA, Leonardo Roscoe. Código de Defesa do Consumidor Comentado. Editora Forense. Edição 2/2022.

1.3. Compreensão sobre o Código de Defesa do Consumidor no que tange aos transportes internacionais.

Conforme delineado acima, com o propósito de assegurar e viabilizar a proteção do consumidor em suas relações jurídicas com fornecedores, o CDC estabelece, como um de seus direitos fundamentais, o princípio da reparação integral do dano. Através desse princípio, defende-se a premissa de que o fornecedor é obrigado a compensar integralmente todo prejuízo experimentado pelo consumidor em decorrência de seus produtos/serviços.

Nesse sentido, surgem defensores da ideia de que não há espaço para discussões sobre possíveis limites de indenização nos casos em que se configura uma relação de consumo, uma vez que o Código do Consumidor, ao adotar a responsabilidade civil objetiva, alinha-se ao sistema de *restitutio in integrum*⁶.

Assim, conforme estipulado pelo CDC, o transporte aéreo, seja internacional ou nacional, quando contratado no Brasil e envolvido em uma relação de consumo, está sujeito a essa legislação, o que, portanto, implica a aplicação da responsabilidade civil objetiva, conforme preconizado no art. 6º, VI, do CDC. Dito isso, o princípio da reparação integral pode ser considerado incompatível à ideia de impor limites à responsabilidade do transportador aéreo.

Além disso, segundo o código consumerista, a responsabilidade do transportador não pode ser afastada por eventos de caso fortuito ou força maior, de modo que o transportador aéreo só seria isento de responsabilidade nas situações em que comprovar que o serviço não apresentava defeitos, ou que a culpa recaiu exclusivamente sobre o consumidor ou terceiros.

2. CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

2.1. Introdução acerca da Convenção de Montreal e de Varsóvia.

Em primeiro plano, é essencial esclarecer o conceito de uma convenção internacional. Nas palavras do professor Guimarães⁷, o vocábulo “Convenção” é utilizado para aqueles tratados com igual nível de formalidade, mas celebrados por vários Estados simultaneamente. São os atos multilaterais. Tem o mesmo significado que costumeiramente adotamos para a palavra como sinônimo de uma reunião

⁶ SILVA, Flávio Murilo Tartuce. Teoria do Risco Concorrente na Responsabilidade Objetiva. Tese de Doutorado, 2010. USP, São Paulo.

⁷ GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha, “Tratados Internacionais”. São Paulo: Aduaneiras, 2009. v. 01. 162p.89

assemblear - uma verdadeira assembleia.

Em breve contextualização histórica, destaca-se que a indústria da aviação aumentou a exploração de serviços aéreos internacionais com o término da Primeira Guerra Mundial, concentrando-se principalmente no transporte aéreo de cargas e passageiros para fins comerciais. Nesse cenário, a necessidade de regulamentar esse serviço tornou-se imperativa, especialmente no que diz respeito ao regime de responsabilidade civil aplicável às companhias aéreas.

Assim, em 12 de outubro de 1929, foi promulgada a Convenção de Varsóvia, cujo propósito era uniformizar as normas que regem a responsabilidade das empresas aéreas. Essa Convenção é aplicável a todo transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, realizado por aeronave mediante remuneração. A internalização da Convenção de Varsóvia pelo Brasil ocorreu por meio do Decreto nº 20.704, datado de 24 de novembro de 1931.

Por outro lado, a Convenção de Montreal foi assinada somente em 28 de maio de 1999, e entrou em vigor no Brasil em 2006, mediante o Decreto presidencial de promulgação nº. 5.910 de 27 de setembro de 2006, publicado no Diário Oficial da União em 28 de setembro de 2006.

Com a introdução do Protocolo de Montreal em 1975, a Convenção de Varsóvia passou por modificações substanciais, mas se manteve como o principal instrumento legislativo no que diz respeito à responsabilidade civil no transporte internacional. A Convenção de Montreal, aliada à Convenção de Varsóvia, forma o chamado Sistema de Varsóvia, englobando todas as convenções que alteraram o texto original.

Em síntese, o Sistema de Varsóvia consiste nas diretrizes estabelecidas pela Convenção de 1929 e instrumentos posteriores, como o Protocolo de Haia de 1955, a Convenção de Guadalajara de 1961, o Protocolo de Guatemala de 1971 e o Protocolo de Montreal de 1975. Essas convenções buscam aprimorar as disposições relacionadas à responsabilidade do transportador aéreo e expandir os limites indenizatórios.

Conforme observa Benjamin⁸, diversos argumentos justificaram a criação das limitações de responsabilidade dessas convenções. Entre eles, destaca-se o fato de que o transporte aéreo era uma atividade de alto risco, com acidentes não raros, e a indenização integral poderia inviabilizar o desenvolvimento da indústria da aviação civil internacional, ainda em sua fase inicial e de viabilidade econômica incerta.

Ademais, ressalta-se que a Convenção previa a responsabilidade subjetiva com culpa

⁸ BENJAMIN, Antônio Herman V. O Transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. Revista de Direito do Consumidor, v. 100, p. 23-37, jul./ago. 2015.

presumida, que se resume na inversão do ônus de prova, cabendo ao lesante (e não mais à vítima) fazer a prova contrária. Logo, o sistema de limitação de responsabilidade também visava compensar esse regime de responsabilização mais favorável ao consumidor.

2.2. A aplicação de tratados internacionais na legislação brasileira.

No que tange aos tratados internacionais, é importante salientar que a Convenção de Montreal somente se aplica aos Estados que também o tenham ratificado e implementado em seus territórios. Dessa forma, por exemplo, o transporte entre o Brasil e um Estado que não tenha incorporado a Convenção em sua legislação, continuaria a ser regido pelos outros tratados que tenham sido ratificados por ambas as partes⁹.

Ademais, é relevante observar que os assuntos não abordados pela Convenção de Montreal continuarão a ser regulamentados por normas internacionais ou nacionais, conforme o caso concreto em questão.

Tendo em vista as situações nas quais é cabível a aplicação das convenções - objeto de análise -, a Convenção de Montreal, em seu artigo 55, estabelece que:

Art. 55. A presente Convenção prevalecerá sobre toda regra que se aplique ao transporte aéreo internacional:

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

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

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

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

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

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

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

No dia 25 de maio de 2017, o Supremo Tribunal Federal, ao proferir decisão do Recurso Extraordinário RE 636.331 e ARE 766.618, decidiu que nos voos internacionais não se aplica o Código de Defesa do Consumidor, mas sim os tratados internacionais, ou seja, as Convenções Internacionais de Varsóvia e de Montreal. Conforme decisões do STF, o Brasil, ao ser signatário das convenções, é obrigado a observar os acordos internacionais ratificados pelo país na regulamentação do transporte

⁹ ALMEIDA, José Gabriel Assis de. A CONVENÇÃO DE MONTREAL DE 1999 E O TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NO BRASIL. Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, dez/2008.

aéreo, conforme estipulado pelo artigo 178 da Constituição Federal¹⁰.

Dessas decisões, surgiram repercussões envolvendo a limitação dos valores de indenização e o prazo de prescrição, para que o passageiro requeira eventuais danos. Em outras palavras, em consonância com o que ditam as convenções, o viajante será indenizado, porém de maneira limitada, não integral, diferindo do que preconiza o Código de Defesa do Consumidor.

Segundo o Decreto nº 5.910/2006, que garantiu o vigor da Convenção no Brasil, os limites de responsabilidade da Convenção de Montreal devem ser calculados com base no DES (Direitos Especiais de Saque), que, conforme Glossário do Banco Central do Brasil, se resume em um instrumento monetário internacional que representa ativos de moedas estrangeiras, cujo valor é revisto a cada 5 anos e é composto por uma cesta de moedas, incluindo o dólar, o euro, a libra e o iene.

Como disposto, haverá limitações para as indenizações, que variam conforme a situação em tela. Quanto à morte de pessoas, a Convenção de Montreal estipula, como regra, uma indenização de até 100.000 Direitos Especiais de Saque (art. 21, 1, do Decreto Nº 5.910). No caso de danos causados por atraso no voo, a responsabilidade da companhia aérea é limitada a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro (art. 22, 1).

No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso é limitada a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, a menos que o passageiro tenha feito uma declaração especial de valor da entrega ao transportador ao entregar a bagagem registrada, e tenha pago uma quantia suplementar, se aplicável (art. 22, 2).

Em relação ao transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso é limitada a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor tenha feito uma declaração especial de valor da entrega ao transportador ao entregar o volume e tenha pago uma quantia suplementar, se aplicável (art. 22, 3¹¹).

¹⁰ Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

¹¹ Art. 21 – Indenização em Caso de Morte ou Lesões dos Passageiros 1. O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no número 1 do Artigo 17, que não exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro. (...) Art. 22 – Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga 1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro. 2. No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, a menos que o passageiro haja feito ao transportador, ao entregar-lhe a bagagem registrada, uma declaração especial de valor da entrega desta no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma soma que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino. 3. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não

Além disso, o prazo para ajuizar uma ação de indenização é de dois anos - diferentemente do previsto no art. 27 do CDC¹², que é de cinco anos -, conforme o art. 35, 1, do Decreto N° 5.910¹³, e o prazo começa a contar a partir da chegada ao destino, do dia em que a aeronave deveria chegar, ou da interrupção do transporte.

Vale ressaltar, porém, que, em relação aos voos nacionais, o Código de Defesa do Consumidor é aplicado normalmente¹⁴, permitindo a reparação integral dos danos, analisado conforme o caso concreto.

Assim, as mencionadas limitações somente se aplicam para transportes internacionais, ou seja, nos transportes em que o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção no transporte, ou transbordo, estão situados, seja no território de dois Estados Partes, seja no território de um só Estado Parte, havendo escala prevista no território de qualquer outro Estado, ainda que este não seja um Estado Parte, conforme Decreto N° 5.910/2006.

3. ANÁLISE

3.1. Pontos de conflito entre a Convenção de Montreal e de Varsóvia e o Código de Defesa do Consumidor.

Há diversas legislações brasileiras que versam sobre contratos de transporte, entre elas o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n° 7.565 de dezembro de 1986), o Código de Defesa do Consumidor (Lei n° 8.070/90) e o Código Civil de 2002. Essa complexidade normativa resultou em considerável divergência sobre a aplicabilidade da Convenção de Montreal no Brasil, especialmente em face ao Código de Defesa do Consumidor, que rejeita a "indenização tarifada" nas relações de consumo.

Nas palavras de Fernando Noronha¹⁵, a antinomia entre as legislações em análise pode ser entendida da seguinte maneira:

“Enquanto o Código de Defesa do Consumidor consagra a regra da efetiva reparação de todos os danos,

excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

¹² Art. 27. Prescreve em cinco anos a pretensão à reparação pelos danos causados por fato do produto ou do serviço prevista na Seção II deste Capítulo, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano e de sua autoria.

¹³ Artigo 35 – Prazo Para as Ações 1. O direito à indenização se extinguirá se a ação não for iniciada dentro do prazo de dois anos, contados a partir da data de chegada ao destino, ou do dia em que a aeronave deveria haver chegado, ou do da interrupção do transporte.

¹⁴ Artigo 1 – Âmbito de Aplicação 1. A presente Convenção se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração. Aplica-se igualmente ao transporte gratuito efetuado em aeronaves, por uma empresa de transporte aéreo.

¹⁵ NORONHA, Fernando. A responsabilidade civil do transportador aéreo por danos a pessoas, bagagens e cargas. Revista de Direito do Consumidor n° 44. São Paulo: RT, out./2002.

‘patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos’ (cf. art. 6.º, VI) e independentemente da existência de culpa do fornecedor (cf. art. 12), no Código Brasileiro de Aeronáutica e na Convenção de Varsóvia a responsabilidade da empresa transportadora só é ilimitada na hipótese de ocorrência de dolo ou culpa grave, sendo nos demais casos tarifada, ou seja, é a lei que fixa os valores das reparações possíveis ou os quantitativos máximos destas.” (NORONHA, 2002)

A partir dessa antinomia, surgem distintas teses.

De um lado, segundo José de Almeida¹⁶, é inaplicável o Código de Defesa do Consumidor ao transporte aéreo internacional, pois o *caput* do art. 178 da Constituição Federal estabelece, nos casos de transporte aéreo internacional, que as normas da Convenção de Varsóvia e de Montreal prevalecem.

Portanto, aplicaria-se a Convenção de Montreal no Brasil ao transporte aéreo internacional, mesmo que tal aplicação se faça em detrimento das normas nacionais, por mais especiais que sejam.

Por outro lado, Miragem¹⁷ explica que não cabe, no microssistema do direito do consumidor, regras de mitigação de responsabilidade ou de fixação do quantum indenizatório. Ou seja, sustenta a primazia do Código de Proteção ao Consumidor em detrimento das convenções internacionais, baseando seu posicionamento na força normativa do referido diploma consumerista.

Assim, argumenta que os limites de indenização, presentes nas convenções, não são compatíveis com os ideais consumeristas, que têm como objetivo materializar o princípio da ordem econômica de defesa do consumidor (art. 170, V da CF/88¹⁸) e promover a defesa do consumidor (art. 5º, XXXII da CF/88¹⁹).

Dessa forma, torna-se evidente a antinomia existente entre o Código do Consumidor e as Convenções de Montreal e de Varsóvia, especialmente no que diz respeito às normas de responsabilidade civil do transportador aéreo. Enquanto as normas das convenções limitam a indenização em casos de danos causados por acidente até um determinado valor, o microssistema consumerista estabelece o princípio da reparação integral dos danos sofridos.

¹⁶ ALMEIDA, José Gabriel Assis de. A convenção de Montreal de 1999 e o transporte aéreo internacional no Brasil. Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, dez./2008.

¹⁷ MIRAGEM, Bruno. Curso de Direito do Consumidor. 5 ed. rev., atual e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

¹⁸ 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;

¹⁹ Art. 5. 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.

3.2. Análise da limitação da responsabilidade do transportador aéreo e do Tema 210 do STF.

A tese do Tema 210, proferida em 2017 e consolidada no julgamento do RE 636.331/RJ, estabelecia que, em casos de litígio entre passageiro e transportador aéreo referentes a bagagens extraviadas, exclusivamente no contexto de transporte internacional, deveria se aplicar a Convenção de Montreal. Nesse cenário, ao adotar a norma internacional, também seria aplicada a limitação tarifada prevista pela Convenção de Montreal.

Com efeito, a tese fixada em sede de repercussão geral, Tema 210, dispunha que:

“TEMA 210. Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.”

No entanto, no dia 30 de novembro de 2023, foram julgados os Embargos de Declaração opostos em face de decisão prolatada nos autos do Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) nº 766.618, de modo a alterar o Tema 210 no início de 2024. Assim, acrescentou-se uma frase final do Tema, definindo que ele não seria aplicado às hipóteses de danos extrapatrimoniais²⁰.

De qualquer forma, apesar dessa recente alteração, a decisão que deu origem ao Tema 210 é de suma importância, uma vez que discorreu sobre os critérios que corroboram com a ideia de que prevalecem os Tratados Internacionais.

Em maiores detalhes, a decisão proferida pelo Ministro Gilmar Mendes, relator da mencionada tese, se baseia em três critérios para a solução da antinomia: o hierárquico, o cronológico, e o da especialidade. O primeiro determina que a lei posterior revoga a anterior, o segundo dispõe que prevalece a norma hierarquicamente superior, já o terceiro informa que uma norma específica prevalece sobre a genérica²¹.

a. Critério hierárquico

O primeiro critério solucionador de antinomias é o critério hierárquico. A partir dele, entende-

²⁰ Nova tese: “Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor. O presente entendimento não se aplica às hipóteses de danos extrapatrimoniais.”

²¹ BOBBIO, Norberto. Teoria do ordenamento jurídico. Tradução Maria Celeste C. J. Santos. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

se que não há o que se falar em norma jurídica inferior contrária à superior. Nesse sentido, a Constituição Federal de 1988 tem caráter supralegal, enquanto as demais leis devem estar em consonância aos princípios estabelecidos por ela, e, caso contrário, será considerada inconstitucional, perdendo sua efetividade.

Em primeiro lugar, é crucial reconhecer que, embora a Constituição Federal em vigor tenha incluído a defesa do consumidor no rol dos direitos fundamentais (art. 5º, inciso XXXII) e os princípios da ordem econômica (art. 170, inciso V), o próprio texto constitucional também determina a observância dos acordos internacionais no que diz respeito à regulamentação do transporte aéreo internacional (art. 178 do texto constitucional).

Além disso, conforme atual posicionamento do STF (RE 466.343), os diplomas normativos internacionais serão admitidos como normas infraconstitucionais, ao mesmo nível das demais leis ordinárias federais - com exceção de quando tratarem da disciplina dos direitos humanos, o que não é o caso. Nessa hipótese, a Convenção de Montreal teria status de lei ordinária, assim como o CDC.

Assim, diante da base constitucional de ambos, e, nas palavras do relator Gilmar Mendes, da ausência de diferença hierárquica, o Ministro partiu para a análise dos outros dois critérios para a resolução dessa antinomia, que determinam a prevalência da lei especial sobre a lei geral e da lei posterior sobre a lei anterior.

Todavia, ainda no critério hierárquico, há doutrinadores que defendem que os tratados internacionais, no caso as Convenções de Montreal e de Varsóvia, teriam, na verdade, patamar infraconstitucional supralegal, e assim estariam acima da legislação ordinária, tal qual o Código de Defesa do Consumidor.

Nesse sentido, em contraposição ao posicionamento do STF, que defende que ambos estariam em mesma posição hierárquica, ao adotarmos a ideia de que seriam supralegais, garantimos que o Estado brasileiro continue agindo de boa-fé no cenário internacional. Assim, gozando de moral elevado perante os demais atores do cenário mundial porquanto dá efetividade à máxima *pacta sunt servanda*, cumprindo de maneira correta os seus acordos internacionais²².

b. Critério cronológico

O critério cronológico tem por fundamento o artigo 2º, § 1º, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. A partir dela, há o entendimento de que uma norma posterior revoga a anterior,

²² GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha, “Tratados Internacionais”. São Paulo: Aduaneiras, 2009. v. 01. 162p.

com o seguinte teor: “*A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior*”.

Considerando o critério cronológico, observa-se que os acordos internacionais em questão são mais recentes que o Código de Defesa do Consumidor, promulgado em 11 de setembro de 1990. Apesar de o Decreto 20.704, que promulga o texto original da Convenção de Varsóvia, ter sido publicado em 24 de novembro de 1931, as modificações subsequentes são posteriores ao Código de Defesa do Consumidor, justificando a prevalência das normas internacionais com base nesse critério, na medida em que representam a vontade mais recente do legislador (*lex posterior derogat priori*).

c. Critério da especialidade

Por fim, o terceiro critério prescreve que a norma especial prevalece sobre a geral. Este critério também se encontra no artigo 2º, § 2º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, *in verbis*: “*A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior*”. A partir dele, visa-se evitar o *bis in idem*, expressão latina que significa “*não duas vezes pelo mesmo*”.

As convenções internacionais são especiais em relação ao Código de Defesa do Consumidor. Nas palavras do ministro relator, enquanto este último regula genericamente as relações de consumo, as convenções tratam de modo específico do contrato de transporte aéreo internacional de passageiros.

Nesse contexto, em casos de conflito entre regras que não apresentam o mesmo âmbito de validade, sendo uma geral e outra especial, aplica-se o disposto no § 2º do art. 2º do Decreto-Lei 4.657/1942 (Lei de Introdução às normas de Direito Brasileiro), que estabelece que a lei nova que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes não revoga nem modifica a lei anterior.

Consequentemente, a Lei 8.078/90 (CDC) não revoga nem é revogada pela Convenção de Varsóvia ou outros acordos internacionais em questão. Ambos os regimes coexistem no ordenamento jurídico brasileiro, porém afastando-se o Código sempre que a relação de consumo decorrer de contrato de transporte aéreo internacional.

Conclusões diante dos critérios

Diante dos critérios apresentados, conclui-se que, mesmo nas relações de consumo, as disposições previstas nos acordos internacionais mencionados no art. 178 da Constituição Federal devem

prevalecer, pois, apesar de ambos supostamente possuírem status de lei ordinária - com algumas ressalvas sobre esse entendimento (critério hierárquico), se tratam de *lex specialis* (critério da especialidade) e mais recentes (critério cronológico).

Dessa forma, nas palavras do especialista em Direito do Seguro, Paulo Henrique Cremoneze²³, de fato foi acertada a decisão do STF ao decidir sobre o - original - Tema 210, *in verbis*:

“Acertou, sim, o Supremo Tribunal Federal ao dizer que é a Convenção de Montreal, e não o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, que se aplica às disputas entre passageiros e empresas aéreas de transportes nas viagens internacionais. Acertou em reconhecer a possibilidade de limitar a responsabilidade das transportadoras pelos danos e prejuízos decorrentes de extravios de bagagens.

O primeiro acerto se funda na própria natureza da Corte Constitucional. O Brasil assinou a Convenção de Montreal, ratificou-a e a inseriu em seu ordenamento jurídico. No caso em questão (o de transporte de passageiros), é de se compreender a primazia da Convenção Internacional sobre a lei nacional, ainda que complementar e principiológica.

O segundo acerto, indissociavelmente ligado ao primeiro, é, chamemos assim, ontológico. Raramente o passageiro tem como provar o que realmente continha a bagagem que se extraviou durante o voo, de tal forma que, até para evitar os mais abusos mais oportunistas, a limitação se revela como um cuidado importante, como mecanismo de calibragem jurídico que guarda certa intimidade com a Teoria da Preservação da Empresa.” (CREMONEZE, 2024)

Dessa forma, vemos que há incontáveis fundamentos para a prevalência das convenções internacionais, não apenas pela análise dos critérios apontados pelo Ministro Gilmar Mendes, mas muito além disso, conforme exposto por Cremoneze. Em conclusão, por uma análise formal, as convenções devem ser cumpridas pois assinadas e ratificadas pelo Brasil, e, do ponto de vista lógico, sua aplicação, além de garantir o pacta sunt servanda, evita eventuais abusos por meio do sistema protetivo do CDC.

3.3. O entendimento do STF sobre a temática

Conforme narrado acima, a antiga tese do Tema 210, de repercussão geral do STF, deixava claro que devem ser aplicadas as convenções internacionais acima do Código de Defesa do consumidor quando se tratar de transporte internacional, em todas as hipóteses, independente de se tratar de danos patrimoniais ou extrapatrimoniais. Todavia, apesar dessa disposição, ainda surgiam divergências quanto a aplicação desse Tema na prática.

Em análise à jurisprudência do STF, é antiga a divergência de entendimentos sobre o tema. Para exemplificar, por meio de uma amostra de casos julgados entre 2022 e 2024²⁴ - isto é, período em que

²³ CREMONEZE, Paulo Henrique; e QUINTANILHA, Leonardo. “O velho Tema 210: Seguradoras, cargas e distinções”. Editora Roncarati.

²⁴ À título de exemplo, podemos citar o RE 1456902 AgR, julgado em 21/02/2024 pelo Min. Edson Fachin; Rel 56868 AgR, julgado em 20/03/2023 pelo Min. Luiz Fux; RE 1394401 RG, julgado em 15/12/2022 pela Ministra Presidente; ARE 1358956

ainda estava vigente o Tema 210 em sua redação original, de modo que deveriam ser aplicados os Tratados Internacionais, em qualquer situação fática – podemos encontrar diversos julgados nos quais os ministros do STF julgaram pela aplicação do CDC acima das Convenções de Montreal. Em seus argumentos, o argumento predominante era no sentido de que o Tema 210 seria, na verdade, aplicável apenas em ocorrências de dano material.

Nessa direção, surgiu o Tema 1240, também do STF e de repercussão geral, a partir do RE 1394401, que versa exatamente sobre o conflito entre o Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Varsóvia no que diz respeito à reparação por dano moral decorrente da má prestação de serviço de transporte aéreo internacional.

Em outras palavras, esse recurso extraordinário julgou, em 17/06/2023, à luz do artigo 178 da Constituição Federal, se os tratados internacionais subscritos pelo Brasil, em especial a Convenção de Varsóvia e suas alterações posteriores, prevaleceriam sobre o Código de Defesa do Consumidor, de modo a balizar a responsabilidade das empresas de transporte aéreo internacional relativamente à reparação de dano extrapatrimonial, na hipótese de atraso ou cancelamento de voo e de extravio de bagagem, seja ele temporário ou não. Por meio dele, foi proferida a seguinte tese:

“Tema 1240: Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional.”

Nesse contexto, no final de 2023, ocorreu o julgamento dos Embargos de Declaração opostos em face de decisão prolatada nos autos do Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) nº 766.618, que alterou o Tema 210, consolidando o entendimento de que as Convenções não se aplicariam para danos extrapatrimoniais – o que já vinha sendo aplicado aos casos concretos.

Ainda mais recente, surge o Tema 1366 do STF, ainda em trâmite no Supremo.

Em resumo, sob relatoria do Ministro Luís Roberto Barroso, discutiu-se, à luz do art. 178 da CF, se a pretensão indenizatória por danos materiais em transporte aéreo internacional de carga e mercadoria está sujeita aos limites previstos em normas e tratados internacionais firmados pelo Brasil, em especial as Convenções de Varsóvia e de Montreal.

Após julgamento em 04/02/2025, o Plenário do STF afirmou que acordos internacionais, como as Convenções de Varsóvia e de Montreal, se sobrepõem às normas nacionais em casos de extravio, dano ou atraso de cargas em voos internacionais. A decisão foi unânime, com a aplicação do rito de

AgR, julgado pelo Min. Roberto Barroso em 03/10/2022; RE 1339774 AgR, julgado pelo Min. Alexandre de Moraes em 29/08/2022; RE 1320225 AgR, julgado pelo Min. Roberto Barroso em 29/08/2022; o RE 1357115 AgR, julgado pela Min. Rosa Weber em 29/08/2022, entre outros.

repercussão geral (Tema 1366).

O caso concreto em análise envolvia ação em que uma seguradora brasileira pediu que uma companhia aérea holandesa pagasse R\$ 13,6 mil de ressarcimento pelo extravio de uma carga transportada sob contrato com a Fundação para o Desenvolvimento Científico em Saúde (Fiotec), sendo esse valor calculado com base no valor declarado pela Fiotec.

Todavia, por se tratar de transporte internacional, o STF decidiu, acertadamente e em respeito ao *pacta sunt servanda*, que as convenções internacionais de Varsóvia e Montreal deveriam prevalecer também em ações que tratem de indenização e ressarcimento sobre cargas e mercadorias.

Inclusive, em seu voto, o Ministro relator citou o Tema 210, destacando que, em 2017, o STF já havia decidido pela prevalência dessas convenções, mas limitado às relações com passageiros e bagagens, como o atraso de voo.

Dessa forma, tendo em vista que a Convenção de Montreal estabelece que a companhia aérea internacional deve pagar até 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma em caso de extravio ou danos a cargas ou bagagens, a companhia holandesa foi obrigada a ressarcir a Fiotec em R\$ 164,23.

Diante todo o exposto, verifica-se que em todas as situações - o Tema 1240, a consequente alteração do Tema 210, e o recente Tema 1366 -, insistem pela aplicação das convenções apenas para danos materiais, de modo que representam uma mitigação do art. 178 da Constituição Federal, uma vez não aplicam, ou não mencionam, as convenções para os casos de dano extrapatrimonial.

Nesse sentido, é patente que a não aplicação das Convenções, ou sua aplicação parcial, representa descumprimento da *pacta sunt servanda*, um princípio basilar do direito civil e do direito internacional, que estabelece que um contrato tem o poder de criar obrigações com força de lei, para as partes a ele submetidas.

3.4. Importância da aplicação das convenções internacionais

O Direito Internacional aborda as relações e normativas aplicáveis, podendo ser positivado por meio de tratados ou ser baseado em costumes.

Os tratados de Direito Internacional têm como finalidade estabelecer acordos entre Estados ou entidades internacionais, prevenindo divergências, especialmente no âmbito comercial, regulando as relações internacionais de comércio e facilitando a integração entre os países membros. Esses tratados são fundamentais para a resolução pacífica de conflitos jurídicos internacionais e para facilitar as relações entre os Estados signatários.

Em conformidade com o entendimento do professor Guimarães²⁵, deve-se considerar o princípio da boa-fé no Direito Internacional, e da máxima *pacta sunt servanda*, na qual se exige a obrigatoriedade do fiel cumprimento daquilo que foi contratado. Dessa forma, o Estado brasileiro não poderia deixar de cumprir o quanto celebrou com outros Estados ou Organizações no cenário internacional.

Nesse âmbito, é cristalino que o Direito Internacional é de grande relevância devido aos seus reflexos práticos no cotidiano, afetando Estados e indivíduos. Assim, compreender o fenômeno internacional e sua regulamentação jurídica é essencial para entender um mundo no qual a globalização, cooperação e interesses nacionais demandam uma análise conjunta, equilibrando os elementos de cada um.

Assim, a mitigação da aplicação de uma Convenção assinada pelo Brasil é uma ofensa ao direito internacional, uma vez que o país deixa de cumprir com suas obrigações. Além disso, constitui uma ofensa ao próprio país e seus cidadãos, pois acarreta prejuízos significativos à economia, visto que intensifica a insegurança jurídica no Brasil, afastando, progressivamente, o mercado de transportes aéreos, um setor em franca expansão e que desempenha um papel crucial no contexto da globalização mundial.

Dito isso, um dos principais desafios atuais é a busca por mecanismos que garantam a efetiva implementação dos tratados, acordos e convenções internacionais. Dessa forma, garantindo a segurança jurídica e, conseqüentemente, a ampliação das relações internacionais, que são essenciais para a evolução e crescimento do país no mundo globalizado vigente.

CONCLUSÃO

Ao percorrer os caminhos normativos traçados pelo CDC e pelas convenções internacionais que regem o transporte aéreo, torna-se evidente a complexidade e os inúmeros desafios associados à harmonização desses instrumentos no ordenamento jurídico brasileiro. Com efeito, a interação entre o microsistema consumerista e os tratados internacionais, notadamente as Convenções de Varsóvia e de Montreal, gera zonas de tensão normativa que demandam análise criteriosa e aprofundada.

Nesse contexto, a responsabilidade civil configura-se como elemento central. Por um lado, a responsabilidade objetiva consagrada pelo Código evidencia a preocupação com a reparação integral e efetiva dos danos sofridos pelo consumidor; por outro, as convenções internacionais estabelecem limites

²⁵ GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha, “Tratados Internacionais”. São Paulo: Aduaneiras, 2009. v. 01. 162p.

tarifados à indenização, com vistas a assegurar previsibilidade e viabilidade econômica ao setor aéreo.

No campo específico do transporte aéreo internacional, as Convenções de Varsóvia e de Montreal delinearão regras claras e específicas a respeito da responsabilidade do transportador. A análise da aplicação dessas normas no Brasil, contudo, apresenta significativas divergências de entendimento, sobretudo no tocante aos limites indenizatórios, os quais contrastam frontalmente com o princípio da reparação integral previsto no CDC. Tais divergências, aliás, refletem a tensão existente entre a lógica protetiva interna e os compromissos assumidos pelo Estado brasileiro no plano internacional.

Diante de tal cenário, este artigo se fundamenta, primordialmente, no art. 178 da Constituição Federal, bem como nos fundamentos extraídos da decisão proferida em 2017, que originou o Tema 210 do Supremo Tribunal Federal – posteriormente alterado. Soma-se a isso o respaldo doutrinário que, com base nos critérios hierárquico, cronológico e da especialidade, defende de forma consistente a prevalência das normas convencionais sobre o CDC nos casos de transporte internacional.

Além disso, é imperioso destacar que a correta aplicação das convenções internacionais se mostra essencial não apenas para a promoção da segurança jurídica, mas também para a consolidação da cooperação global e da confiança entre os Estados. A não observância dessas normas, por sua vez, acarreta prejuízos significativos, pois amplia a incerteza jurídica, compromete a previsibilidade regulatória e desencoraja o investimento e o desenvolvimento do setor aéreo no Brasil – segmento este que, cumpre frisar, encontra-se em expansão acelerada e exerce função estratégica na economia global.

Em conclusão, os tratados internacionais regularmente assinados e ratificados pelo Brasil devem ser integralmente respeitados, assim como o CDC, cabendo ao intérprete aplicar cada um segundo sua respectiva esfera de incidência. Isto é, a observância do Direito Internacional, portanto, não pode ser preterida sob o argumento da proteção ao consumidor; ao contrário, impõe-se ao Poder Judiciário a adoção de soluções interpretativas que viabilizem a coexistência harmônica entre os comandos do CDC e os compromissos assumidos internacionalmente pelo Estado brasileiro.

Com efeito, a mitigação indevida da aplicação de tratados válidos e vigentes representa não apenas uma afronta ao Direito Internacional – especialmente ao princípio do *pacta sunt servanda* –, como também fomenta a insegurança jurídica interna. Tal instabilidade normativa afeta diretamente a confiança dos agentes econômicos, fragiliza a credibilidade do país perante a comunidade internacional e compromete, por consequência, o ambiente regulatório necessário à atuação segura dos operadores do transporte aéreo.

Portanto, é imprescindível que o Brasil atue com coerência normativa, responsabilidade

institucional e boa-fé no cumprimento de seus compromissos internacionais, assegurando, por conseguinte, a estabilidade jurídica indispensável tanto à proteção do consumidor quanto ao funcionamento eficiente e confiável do transporte aéreo internacional.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ALMEIDA, José Gabriel Assis de. “*A convenção de montreal de 1999 e o transporte aéreo internacional no Brasil*”. 2007. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1803.pdf>>.

ALVIM, Eduardo Arruda e **JORGE**, Flávio Cheim. “*A responsabilidade civil no código de proteção e defesa do consumidor e o transporte aéreo*”. Revista de direito do consumidor, n.º 19. São Paulo: Revista dos Tribunais, jul./set., 1996.

BENJAMIN, Antônio Herman V. “*O Transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor.*” Revista de Direito do Consumidor, v. 100, p. 23-37, jul./ago. 2015.

BOBBIO, Norberto. “Teoria do ordenamento jurídico”. Tradução Maria Celeste C. J. Santos. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

BORGES, Mônica Aparecida Canato. “*O código de defesa do consumidor, a convenção de varsóvia e o novo código civil: tratados internacionais e direito interno, algumas considerações*”. Revista de Doutrina da 4ª Região, n. 3, 25 out. 2004

BRASIL. *Constituição (1988)*. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 2018.

BRASIL. *Decreto Nº 5.910, de 27 de setembro de 2006*. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Brasília, 2006.

CAVALIERI, Sérgio. “*Programa de direito do consumidor*”. op. cit., p. 231.

CREMONEZE, Paulo Henrique; e **QUINTANILHA**, Leonardo. “*O velho Tema 210: Seguradoras, cargas e distinções*”. Editora Roncarati. Disponível em: <https://www.editoraroncarati.com.br/v2/Colunistas/Paulo-Henrique-Cremoneze/O-velho-tema-210-seguradoras-cargas-e-distincoes.html>

GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha, “*Tratados Internacionais*”. São Paulo: Aduaneiras, 2009. v. 01. 162p.

GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha; **VAL**, Eduardo Manuel (Org.); **CARDIN**, Valéria Silva Galdino (Org.). “*Direito Internacional dos Direitos Humanos*”. 1. ed. Florianópolis: FUNJAB, 2012. v. 1. 475p.

KELSEN, Hans. “*Teoria Pura do Direito*”, WMF Martins Fontes Editora, 2009

MARQUES, Claudia Lima. “*A responsabilidade do transportador aéreo pelo fato do serviço e o Código de Defesa do Consumidor – Antinomia entre norma do CDC e de leis especiais*”. Revista de direito do consumidor, n.º 3. São Paulo: Revista dos Tribunais, set./dez., 1992.

MIRAGEM, Bruno. “*Curso de Direito do Consumidor*”. 5 ed. rev., atual e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

MORSELLO, Marco Fábio. *“Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo”*. São Paulo, Editora Atlas, 2006

NOGUEIRA, Froner Mariane; **FALCONI**, Adalberto. *“FORMAÇÃO DOS TRATADOS INTERNACIONAIS E IMPORTÂNCIA DA APLICABILIDADE NO ÂMBITO COMERCIAL”*. Seminário Internacional de Educação no MERCOSUL. 2015.

NORONHA, Fernando. *“A responsabilidade civil do transportador aéreo por danos a pessoas, bagagens e cargas (caso recente de criação jurisprudencial de direito)”*. Revista de direito do consumidor, n.º 44. São Paulo: Revista dos Tribunais, out./dez., 2002.

SILVA, G.E. DO NASCIMENTO; **ACCIOLY**, HILDEBRANDO. *“Manual de Direito Internacional Público”*. Ed. Saraiva, 15ª edição, 2002.

Sem autor. *“Convenções internacionais prevalecem no transporte aéreo de cargas e mercadorias, reafirma STF”*. Consultor Jurídico. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2025-fev-27/convencoes-internacionais-prevalecem-no-transporte-aereo-de-cargas-e-mercadorias/>. Acesso em 10.03.2025.