

UNIDADE DE ENSINO SUPERIOR DOM BOSCO – UNDB  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

**MATHEUS ROCHA MOUSINHO**

**STF, APLICAÇÃO DE TRATADOS INTERNACIONAIS E CDC:** uma discussão sobre  
os conflitos envolvendo passageiros de voos internacionais

São Luís

2018

**MATHEUS ROCHA MOUSINHO**

**STF, APLICAÇÃO DE TRATADOS INTERNACIONAIS E CDC:** uma discussão sobre  
os conflitos envolvendo passageiros de voos internacionais

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em  
Direito da Unidade de Ensino Superior Dom Bosco –  
UNDB como requisito parcial para obtenção do grau de  
Bacharel em Direito.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Ma. Thaís Emília de Sousa Viegas

São Luís

2018

Catálogo da Publicação na fonte  
UNDB / Biblioteca

Mousinho, Matheus Rocha

STF, aplicação de tratados internacionais e CDC: uma discussão sobre os conflitos envolvendo passageiros de voos internacionais. / Matheus Rocha Mousinho \_\_ São Luís, 2018.

59 f.

Orientador (a): Prof. Ma. Thaís Emília de Sousa Viegas.

Monografia (Graduação em Direito) - Curso de Direito – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2018.

1. Código de Defesa do Consumidor. 2. Supremo Tribunal Federal. 3. Transporte aéreo internacional. I. Título.

CDU 347.451:656.73

**MATHEUS ROCHA MOUSINHO**

**STF, APLICAÇÃO DE TRATADOS INTERNACIONAIS E CDC:** uma discussão sobre os conflitos envolvendo passageiros de voos internacionais

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Direito da Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Aprovada em 27.11.2018

BANCA EXAMINADORA

---

**Profa. Ma. Thaís Emília de Sousa Viegas** (Orientadora)

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco - UNDB

---

**Prof. Me. Roberto de Oliveira Almeida**

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco - UNDB

---

**Prof. Esp. Paulo Renato Mendes de Souza**

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB

## **AGRADECIMENTOS**

Devo agradecer aos meus pais e a minha irmã, por acreditarem em mim e estarem sempre presentes na minha vida.

Aos meus avós, tios e tias, que sempre me ajudaram quando foi preciso.

Aos amigos que fiz durante a graduação, especialmente Elioenai, Wailson, Roberto e Paulo.

A minha namorada, Millany, por ser minha companheira de vida e de estudos.

Aos professores que tive durante o curso, principalmente à Thaís Viegas, minha orientadora. Não poderia ter sido mais bem amparado durante a elaboração da monografia.

Meus sinceros agradecimentos a todos que citei!

“Tudo na terra tem seu tempo próprio, seu momento apropriado”.

Eclesiastes, 3,1.

## RESUMO

Este trabalho objetiva analisar a tese fixada pelo Supremo Tribunal Federal (STF), a qual determina que, em matéria de responsabilidade civil em transporte aéreo internacional, os tratados internacionais assinados pelo Brasil têm prevalência sobre o Código de Defesa do Consumidor (CDC). Com a referida análise, pretende-se avaliar a importância da decisão, assim como submeter à crítica seus fundamentos e consequências. Para isso, revela-se o âmbito de aplicação e os *status* de cada diploma, a fim de pôr à prova a existência de antinomia entre os mesmos. Além disso, o trabalho tem como meta demonstrar as diferentes formas utilizadas para resolver antinomias, assim como os aspectos constitucionais que envolvem o complexo problema. Propõe-se, ainda, avaliar a proteção que o ordenamento jurídico pátrio dedica ao consumidor, além de destacar como a jurisprudência se manteve em relação ao assunto, sempre objetivando entender os contornos da decisão do STF. Para tanto, utiliza-se método hipotético-dedutivo nesta pesquisa.

**Palavras-chave:** Código de Defesa do Consumidor. Responsabilidade civil. Supremo Tribunal Federal. Transporte aéreo internacional. Tratados internacionais.

## **ABSTRACT**

This work has as a goal analyze the thesis fixed by the Federal Supreme Court, that determinates the matter of civil responsibility on international air transport, the international treaties signed by Brazil have supremacy over Consumer's Protection Code. With the referred analysis, it intends to relieve the importance of the decision, such as submit to critics its bases and consequences. To this end, it is revealed the scope of application and the status of each diploma, in order to assay antinomy between it selves. Besides that, this work has as a goal evidence different ways to solve antinomy, as well as the constitutional contour that is related to the problem. It is proposed evaluate the protection the Brazilian Legal Order dedicates to the consumer in addition to highlight how the jurisprudence kept itself about the subject, always aiming understand the contours of Federal Supreme Court's decision. For this purpose, it is used the hypothetical-deductive method in this research.

**Key-words:** Civil Responsibility. Consumer's Protection Code. Federal Supreme Court. International Air Transport. International Treaties.



## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 - Demandas sobre responsabilidade civil em relações de consumo, que tramitavam no ano de 2017, no âmbito da Justiça Estadual – .....48

Gráfico 02: Preços das passagens aéreas internacionais que, de setembro de 2017 a setembro de 2018, foram comercializadas no Brasil – .....49

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADCT	–	Ato das Disposições Constitucionais Transitórias
ADI	–	Ação Direta de Inconstitucionalidade
AgRg	–	Agravo Regimental
ANAC	–	Agência Nacional de Aviação Civil
ARE	–	Recurso Extraordinário com Agravo
AREsp	–	Recurso Especial com Agravo
Art.	–	Artigo
CC	–	Código Civil
CDC	–	Código de Defesa do Consumidor
CNJ	–	Conselho Nacional de Justiça
CONSIF	–	Confederação Nacional do Sistema Financeiro
CRFB	–	Constituição da República Federativa do Brasil
DES	–	Direito Especial de Saque
LINDB	–	Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro
RE	–	Recurso Extraordinário
REsp	–	Recurso Especial
STF	–	Supremo Tribunal Federal
STJ	–	Superior Tribunal de Justiça

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>A PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR NA ORDEM JURÍDICA BRASILEIRA .....</b>	<b>13</b>
<b>2.1</b>	<b>O âmbito de aplicação do Código de Defesa do Consumidor .....</b>	<b>13</b>
<b>2.2</b>	<b>A Constituição e a defesa do consumidor.....</b>	<b>16</b>
<b>2.3</b>	<b>Vulnerabilidade .....</b>	<b>18</b>
<b>2.4</b>	<b>Equilíbrio .....</b>	<b>20</b>
<b>2.5</b>	<b>Reparação integral do dano .....</b>	<b>22</b>
<b>2.6</b>	<b>O <i>status</i> do Código de Defesa do Consumidor .....</b>	<b>24</b>
<b>3</b>	<b>CONVENÇÃO DE MONTREAL: <i>STATUS</i> E APLICAÇÃO .....</b>	<b>26</b>
<b>3.1</b>	<b>O <i>status</i> dos tratados internacionais .....</b>	<b>27</b>
<b>3.2</b>	<b>Antinomia.....</b>	<b>30</b>
<b>4</b>	<b>A TESE FIXADA PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL.....</b>	<b>36</b>
<b>4.1</b>	<b>Segurança jurídica .....</b>	<b>36</b>
<b>4.2</b>	<b>Isonomia .....</b>	<b>39</b>
<b>4.3</b>	<b>A interpretação constitucional .....</b>	<b>41</b>
<b>4.4</b>	<b>Vedação ao retrocesso .....</b>	<b>45</b>
<b>4.5</b>	<b>Impactos da tese fixada pelo STF.....</b>	<b>47</b>
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>51</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>54</b>

## 1 INTRODUÇÃO

No ano de 2016, aproximadamente 135 mil voos tiveram origem ou destino no Brasil, o que representou um aumento de 29% em comparação com as estatísticas do ano de 2007, como revela o Anuário do Transporte Aéreo, publicado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Ainda de acordo com o referido estudo, aproximadamente 20,9 milhões de pessoas entraram ou saíram do país por meio de viagens aéreas internacionais durante aquele ano. Tais dados revelam como a aviação civil representa um mercado de grande impacto socioeconômico, na medida em que movimentou cifras bilionárias e, ainda, contribuiu ativamente no fenômeno de integração social, política, econômica e cultural entre países.

A dinâmica das relações no mundo globalizado potencializa a relevância do transporte aéreo internacional. A busca por melhores rendimentos com o mínimo de dispêndios, característica da sociedade contemporânea, tornaria inviável a exploração de muitas atividades econômicas em um cenário no qual o setor aéreo não fosse pujante. Dessa forma, é necessário que esse setor opere com seriedade e equilíbrio, sendo a ordem jurídica um dos mecanismos capazes de garantir isso.

A assinatura de tratados internacionais sobre o tema surge, então, como forma de garantir tratamento harmônico em um setor que exerce suas atividades em todo o orbe terrestre. De outra forma, a instabilidade seria iminente, na medida em que cada país dedicaria um tratamento jurídico diferente à matéria. Nesse contexto, as Convenções de Varsóvia e Montreal, ambas assinadas pelo Brasil, destacam-se como fontes do Direito.

Ocorre que o tratamento conferido pelos diplomas supracitados ao transporte aéreo internacional de passageiros conflita com as determinações da legislação doméstica, notadamente a Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB) e o Código de Defesa do Consumidor (CDC). Isso acontece na medida em que a ordem jurídica interna confere grande proteção aos consumidores, considerando a matéria como direito fundamental e princípio da ordem econômica, estabelecendo uma série de princípios, direitos e garantias básicas a esses sujeitos das relações de consumo. Os diplomas internacionais, de outro modo, impõem menor prazo para requerer indenizações e limitam o valor das mesmas.

Em maio de 2017, o Supremo Tribunal Federal (STF) fixou a tese de que as normas e os tratados internacionais têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor. O presente trabalho destina-se a analisar os impactos da referida decisão e, a princípio, entende-se que a resposta ao problema é a seguinte: os passageiros de viagens

aéreas internacionais, que são consumidores e gozam de presunção de vulnerabilidade, tornar-se-ão ainda mais vulneráveis diante das companhias aéreas, que são fornecedores.

O fato de a decisão ser recente configura a importância científica do tema, na medida em que a discussão sobre o julgamento ainda é incipiente. Há relevância social porque a tese fixada afetará milhões de brasileiros que utilizam o serviço de transporte aéreo.

Além de impactar no julgamento de futuras demandas, a tese impactará nos litígios que já tramitavam no Poder Judiciário, sendo que estes já representam um número expressivo. De acordo com o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), somente em 2017, ano em que a tese foi fixada, tramitavam mais de 1,9 milhão de processos judiciais cujo pedido era indenização decorrente de dano moral ou material, com fundamento no CDC.

O interesse pessoal pelo tema, o qual foi descoberto após discussão no grupo de pesquisa “Direito do consumidor na contemporaneidade”, relaciona-se com o que foi descrito no parágrafo acima. O autor, que tem apreço por essa seara do Direito, tem interesse em debater assuntos que possuem consequências práticas marcantes, permitindo identificar impactos além da discussão teórica.

Para concluir o seu objetivo principal, o qual é analisar os impactos da tese fixada pelo STF, este trabalho se subdivide em três capítulos, os quais representam objetivos específicos.

O primeiro capítulo pretenderá compreender a proteção que o ordenamento jurídico pátrio destina ao consumidor. Para tanto, se atentará aos pontos que alicerçam a proteção jurídica do consumidor, notadamente os princípios da vulnerabilidade, do equilíbrio e da reparação integral do dano. Além disso, verificará o âmbito de aplicação e o *status* do CDC, na medida em que essas questões são fundamentais para tecer uma crítica à decisão do STF.

Já o segundo capítulo abordará o âmbito de aplicação e a hierarquia das normas internacionais sobre transporte internacional de passageiros, pondo à prova a existência de uma antinomia entre essas e o CDC. Essa parte do trabalho objetivará, ainda, discutir os critérios utilizados para resolver antinomias e como seriam aplicados no caso em análise.

O terceiro capítulo, por fim, se aterá à decisão propriamente dita. Criticando o argumento dos ministros, comparando a decisão com a jurisprudência que a antecedeu e discutindo o arcabouço teórico que permeia o tema, o autor analisará os impactos da tese fixada.

Este trabalho representa uma pesquisa bibliográfica porque se baseou em documentos impressos, sobretudo livros. Foi elaborado, então, com base em estudos

previamente realizados pelos autores das obras utilizadas (SEVERINO, 2007, p. 122-123). Para tanto, o método utilizado foi o hipotético-dedutivo porque uma hipótese foi traçada a fim de explicar o problema descrito. A partir dela surgiram consequências, as quais, ao longo da pesquisa, foram testadas com o intuito de confirmar ou derrubar a hipótese (GIL, 2008, p. 12-13).

## **2 A PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR NA ORDEM JURÍDICA BRASILEIRA**

O início deste trabalho pretende expor o âmbito de aplicação do Código de Defesa do Consumidor - CDC, indicando que o mesmo abarca as viagens internacionais de passageiros. Isto porque, no começo do segundo capítulo será demonstrado o âmbito de aplicação das Convenções de Varsóvia e Montreal, a fim de pôr à prova a existência de uma antinomia. Será de suma importância compreender esse fenômeno, uma vez que isso servirá de base para a crítica da decisão do Supremo Tribunal Federal – STF.

A análise da tese fixada pelo STF será objeto dos próximos capítulos deste trabalho. Por ora, cumpre destacar o seguinte: partindo da ideia de que a aplicação de tratados internacionais, em detrimento do Código de Defesa do Consumidor, trará impactos significativos para o estudo da seara consumerista do Direito, torna-se extremamente necessário expor essa premissa. Dessa forma, o presente capítulo também se dedicará a explicar como o ordenamento jurídico pátrio promove a defesa do consumidor, a fim de que seja possível demonstrar, posteriormente, como esses pontos foram impactados.

Por conseguinte, esclarece-se: os comentários acerca da decisão do STF serão, no capítulo 1, bastante pontuais. O tema será pormenorizado nos capítulos seguintes. Por ora, a fim de que este capítulo cumpra com seu objetivo, é suficiente informar que a aplicação das Convenções de Varsóvia e Montreal implicará na redução de prazo prescricional e tarifação das indenizações por reparação de dano.

### **2.1 O âmbito de aplicação do Código de Defesa do Consumidor**

Aplica-se o Código, por óbvio, às relações de consumo. Ocorre que o CDC não conceitua essa expressão. O legislador preferiu dizer o conceito de consumidor, fornecedor, produto e serviço. Desse modo, para classificarmos uma relação como consumerista, devemos analisar se suas partes e seu objeto se amoldam aos conceitos previstos no Código.

Miragem (2014, p. 156) chama atenção para o seguinte: além desse critério (em razão da pessoa) para identificar uma relação de consumo, o CDC também usa um critério em razão da matéria. Isto porque exclui expressamente alguns assuntos de seu âmbito de aplicação, como as relações trabalhistas. Ocorre que, para o presente trabalho, essas exclusões não terão influência, vez que não dizem respeito às matérias sobre as quais versam os tratados internacionais que são objetos da tese do STF, que será analisada no decorrer da monografia.

O artigo 2º do CDC<sup>1</sup> determina a definição de consumidor (BRASIL, 1990). Desse conceito, a expressão que exige maior atenção é “destinatário final”, já que esta indica que o Código entende que o consumidor é aquele que “age com vistas ao atendimento de uma necessidade própria e não para o desenvolvimento de uma outra atividade negocial” (GRINOVER, 2007, p. 28).

Ocorre que essa expressão assume mais de uma forma de interpretação, de acordo com diferentes teorias. Isso permite que o conceito de consumidor assumam contornos distintos. Consumidor seria o destinatário fático, de acordo com os maximalistas, de tal sorte que aquele que adquire um produto, por exemplo, seria sempre consumidor. Já para os finalistas, é necessário considerar a destinação fática, mas também a econômica, de maneira que considera apenas aquele que retira o bem do mercado, excluindo quem adquire ou utiliza bem visando uma atividade econômica. (KHOURI, 2013, p. 38-45). Dessa forma, se uma empresa do ramo de vestuário compra tecidos para usar em sua linha de produção, tal compra será considerada uma relação de consumo para a primeira corrente, mas não para a segunda.

Por outro lado, o Superior Tribunal de Justiça – STJ possui entendimento que representa um terceiro posicionamento, o qual pode ser chamado de teoria finalista mitigada. A interpretação do STJ pode ser exposta por meio do seguinte julgamento:

PROCESSO CML E CONSUMIDOR. CONTRATO DE COMPRA E VENDA DE MAQUINA DE BORDAR. FABRICANTE. ADQUIRENTE. VULNERABILIDADE. RELAÇÃO DE CONSUMO. NUUDA- , DE DE CLAUSULA ELETIVA DE FORO.I. A Segunda Seção do STJ, ao julgar o REsp 541.867/BA, Rel. Min. Pádua Ribeiro, Rel. p/ Acórdão o Min. Barros Monteiro, DJ de 16.5.2005, optou pela concepção subjetiva ou finalista de consumidor. 2. Todavia, deve-se abrandar a teoria finalista, admitindo a aplicação das normas do CDC a determinados consumidores profissionais, desde que seja demonstrada a vulnerabilidade técnica, jurídica ou econômica [...] (STJ, 2010).

De acordo com a teoria finalista mitigada, então, em que pese o fato de ser necessária a análise da destinação fática e econômica, torna-se importante também verificar a vulnerabilidade de quem adquire ou utiliza. Portanto, caso uma pequena costureira compre tecidos de uma grande empresa, a fim de garantir seu ofício, haverá uma relação de consumo de acordo com a teoria finalista mitigada.

Os passageiros de voos internacionais, dos casos que serão analisados neste trabalho, são indiscutivelmente consumidores. Adquirem ou utilizam a prestação de serviço (a retirando, por óbvio, do mercado). Não é possível vislumbrar uma hipótese em que um passageiro não seja um consumidor final. Cabe destacar que o Código usa os dois verbos,

---

<sup>1</sup> Art. 2 do CDC: Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.



então ainda que a pessoa tenha sido presenteada por um terceiro com as passagens, por exemplo, ela não é excluída do conceito de consumidor.

Além desse tipo de consumidor, que é o padrão, também existem os consumidores por equiparação, que são aquelas pessoas que não adquirem ou utilizam o serviço, mas a ele se vinculam por serem vítimas de um defeito dele (BENTES; SOARES, 2015). O conceito é muito importante, não apenas porque este tipo de consumidor tem os mesmos direitos do consumidor padrão, conforme artigo 17 do CDC<sup>2</sup> (BRASIL, 1990), mas porque é possível imaginar casos assim em transportes aéreos internacionais.

Basta imaginar um acidente envolvendo um avião que transportava dezenas de pessoas de um país para outro. Durante o percurso a aeronave caiu em decorrência de falta de combustível, atingindo fatalmente alguns habitantes de uma cidade que era sobrevoada pelo avião. Percebe-se que, nesse exemplo, há pessoas que não adquiriram ou utilizaram o serviço de transporte aéreo, mas que são consideradas consumidoras por equiparação porque foram vítimas do acidente.

Isso implica dizer que as consequências da fixação da tese pelo STF são ainda mais graves, na medida em que podem atingir um número indeterminado de pessoas<sup>3</sup>. Não apenas aqueles que fazem viagens para o estrangeiro serão impactados com a decisão do tribunal.

Identificar o fornecedor em casos envolvendo a reparação de dano de passageiros de voos internacionais é tarefa ainda mais descomplicada. Na verdade, conforme leciona Almeida (2008, p. 45) o conceito de fornecedor não chega a ser tão debatido quanto o de consumidor, graças à amplitude das áreas prestação de serviço. Costumam, apenas, excetuar aquelas típicas de direito privado e sem caráter profissional.

A partir do conceito disposto no artigo 3º do CDC<sup>4</sup> (BRASIL, 1990), vê-se que o fornecedor não é apenas aquele que presta o serviço para o consumidor final (companhias aéreas, nos casos a serem analisados neste trabalho), mas também quem desenvolve outras atividades que cercam o transporte em si, como por exemplo, a montagem da aeronave.

---

<sup>2</sup> Art. 17 do CDC: Para os efeitos desta Seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento.

<sup>3</sup> Importante destacar que os artigos 2, parágrafo único, e 29, ambos do CDC, também versam sobre o consumidor por equiparação.

<sup>4</sup> Art. 3 do CDC: Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

Neste ponto, cumpre destacar que, como o artigo 3º, §2º do CDC<sup>5</sup> exige que a prestação de serviço seja remunerada (BRASIL, 1990), então ficam excluídas desse conceito os serviços decorrentes de favores (ALMEIDA, 2008, p. 46). É pouco provável que alguém faça uma viagem internacional gratuitamente, ou em decorrência daquilo que o referido autor chama de “ato de camaradagem”.

De qualquer modo, enfatiza-se: este trabalho tratará apenas de viagem internacional (prestação de serviço, posto que remunerada) de passageiro (consumidor). Isso implica dizer que os casos que serão aqui discutidos estão sob o âmbito de aplicação do Código de Defesa do Consumidor.

Dito isto, passa-se a verificar o tratamento que a Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB) dedica ao consumidor.

## **2.2 A Constituição e a defesa do consumidor**

Quando o assunto é a proteção legal do consumidor no Brasil, as pessoas tendem a pensar prontamente no microsistema que “surge a partir da promulgação do Código de Defesa do Consumidor” (MIRAGEM, 2014, p. 46). Essa associação é compreensível, uma vez que esse diploma carrega consigo o nome daquele que é destinatário de sua proteção.

Ocorre que, de maneira mais ampla, o Código de Defesa do Consumidor é uma consequência daquilo que está disposto no artigo 48 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias - ADCT da Constituição<sup>6</sup>. Mais do que isso: a previsão constitucional sobre o Direito do Consumidor consta no artigo 5º, XXXII<sup>7</sup>, sendo, portanto, parte dos direitos e garantias individuais dos brasileiros e, por conseguinte, cláusula pétrea prevista no artigo 60, § 4º, IV<sup>8</sup> (BRASIL, 1988).

Sobre o tema, Miragem (2014, p. 58-59) explica que é pacífico, na doutrina e na jurisprudência, o entendimento que o fato da defesa do consumidor estar localizada nesse ponto da Constituição “o coloca a salvo da possibilidade de reforma pelo constituinte instituído”. Essa reflexão inicial importa para o presente trabalho, por causa do seguinte

<sup>5</sup> Art. 3, §2º do CDC: Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

<sup>6</sup> Art. 48 do ADCT: O Congresso Nacional, dentro de cento e vinte dias da promulgação da Constituição, elaborará código de defesa do consumidor.

<sup>7</sup> Art. 5º, XXXII da CRFB: O Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor.

<sup>8</sup> Art. 60, §4º da CRFB: Não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir: IV - os direitos e garantias individuais.

motivo: já que é cláusula pétrea, então a proteção ao consumidor só poderia ser alterada pelo legislador por emenda constitucional, e nos casos em que trouxesse ainda mais amparo ao consumidor. Na realidade, da própria leitura da norma é possível aferir facilmente isso. O dispositivo diz que “não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir”. Isso implica dizer, *a contrario sensu*, que serão permitidas as propostas tendentes a ampliar. Esse ponto demonstra como o legislador originário considerou o assunto importantíssimo.

Ademais, antes de a Constituição Federal determinar a elaboração do Código de Defesa do Consumidor, a proteção dos consumidores era bastante ineficiente porque era promovida por inúmeros atos normativos e órgãos. Na realidade, todas as Constituições que antecederam a de 1988 não destinaram um espaço tão significativo para a matéria. (BELMONTE, 2002, p. 95-96). Por causa disso, é possível perceber a dimensão da defesa do consumidor, ou seja, além de ser um conteúdo formalmente constitucional (sendo, ainda, cláusula pétrea), foi tratado de modo pioneiro pelo legislador originário.

Sobre isso, nota-se um dos contornos do fenômeno tratado como publicização do direito privado (RAISER apud MARQUES, 2011, p. 620-624). Esse fenômeno mostra que em relações anteriormente associadas somente com a atividade dos particulares (um contrato de adesão qualquer, por exemplo), passa a existir um interesse público, uma busca por resguardar interesses dos cidadãos em norma de natureza pública.

Nesse sentido, cabe destacar que a defesa do consumidor também é considerada um dos princípios da ordem econômica, conforme artigo 170, V da Constituição Federal<sup>9</sup> (BRASIL, 1988). Tamanha proteção é plenamente justificável, uma vez que os consumidores são responsáveis por circular as riquezas e são fundamentais para o crescimento do país (COSTA; GERAIGE NETO, 2015). Portanto, além do viés de direito individual, ponto sempre lembrado, a proteção do consumidor também fundamenta a própria atividade econômica.

Todos esses dispositivos constitucionais indicam que “a defesa do consumidor passou a ser uma preocupação permanente e duradoura do Estado, não estando mais sujeita aos caprichos dos governantes da ocasião [...]” (ALMEIDA, 2008, p.75). Ainda que não sejam governantes, a lição exposta é aplicável aos ministros da nossa Suprema Corte, na medida em que suas decisões devem considerar o caráter permanente do poder constituinte originário, o qual “não se exaure com a conclusão de sua obra” (SIEYÉS apud NOVELINO,

---

<sup>9</sup> Art. 170 da CRFB: 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.

2009, p. 69) e, conseqüentemente, não devem alijar das suas decisões a defesa do consumidor, já que esta tem papel marcante em nossa Lei Maior.

Ocorre que esta proteção alcança níveis ainda maiores, porquanto se amplia com a promulgação do Código de Defesa do Consumidor, o qual dispõe que suas normas são de “ordem pública e interesse social” (BRASIL, 1990). Sobre essa questão, Miragem (2014, p. 62) expõe que tal expressão diz respeito ao núcleo de interesses essenciais, que “terá efeitos concretos em âmbitos diversos, sobretudo quando configurado eventual conflito de leis”. Curiosamente, os casos de reparação de dano aos passageiros de voos internacionais configuram conflito de leis, de modo que diante da possibilidade de aplicação da Convenção de Varsóvia (alterada pela Convenção de Montreal) ou do Código de Defesa do Consumidor, o Supremo Tribunal Federal deve levar em consideração que este último possui normas de ordem pública e interesse social, priorizando-o.

Sendo assim, importante observarmos pontos que fundamentam a proteção dos consumidores, de acordo com o CDC, quais sejam: a vulnerabilidade, o equilíbrio e a reparação integral do dano.

### **2.3 Vulnerabilidade**

O alicerce da tutela do consumidor é a vulnerabilidade deste. Caso admitíssemos que ele está em uma relação de igualdade se comparado ao fornecedor, então a sua proteção não teria razão de ser (ALMEIDA, 2008, p. 24). Sendo a vulnerabilidade um princípio que fundamenta a proteção do consumidor, não é plausível fixar tese capaz de intensificar essa condição de fraqueza diante do fornecedor. Por outro lado, o entendimento defendido pelo STF provoca exatamente isso: torna ainda mais forte a fragilidade.

A questão causa alarde porque é sabido que o consumidor “[...] quando frustrado, muitas vezes se queda inerte, não apenas pelos custos da justiça, e sua notória e irritante morosidade, como também em face do que irá enfrentar, ou seja, o poder econômico, incontestavelmente mais bem aparelhado e treinado para referidas questões” (GRINOVER, 2007, p. 69-70). Seguindo essa linha de raciocínio, questiona-se: como será a postura de um passageiro de voo internacional que, sabendo que a tese fixada pelo STF não lhe garantirá uma indenização proporcional ao dano que sofreu, cogita ingressar com uma ação judicial? A resposta para este questionamento, sobretudo considerando-se que o réu nesta ação seria uma poderosa empresa da aviação civil, aponta para o embaraço do acesso à justiça porque o consumidor se sentirá ainda mais desmotivado para buscar seus direitos.

É do conhecimento de todos que a busca pelo provimento judicial é frustrante para o consumidor. Ainda que saiba como efetuar uma reclamação, ele “não confia na justiça, por causa da morosidade, e mesmo por discordar de decisões amplamente criticadas pela imprensa, e assim por diante” (LISBOA, 2012, p. 119). A tese da Corte Constitucional brasileira contribui, portanto, para este cenário.

Outro ponto que aumenta sensivelmente a questão da vulnerabilidade é a mudança no prazo prescricional, já que os previstos na ordem jurídica interna são maiores do que o disposto nos tratados internacionais. Em casos de fato do serviço, o prazo seria de 05 (cinco) anos, conforme artigo 27 do CDC<sup>10</sup> (BRASIL, 1990). Já em casos de vício na prestação de serviço, Lima (2018, p. 75) explica que diante do silêncio do CDC sobre o assunto, é possível entender pela aplicação do prazo de 10 (dez) ou 03 (três) anos, conforme artigos 205 e 206, §3º, V do Código Civil (CC)<sup>11</sup> (BRASIL, 2002) ou, ainda, 05 (cinco) anos por analogia aos casos de fato do serviço.

Por outro lado, o artigo 35 da Convenção de Montreal determina um prazo de 02 (dois) anos<sup>12</sup> (BRASIL, 2006). A aplicação dos diplomas internacionais, então, impõe a diminuição do prazo prescricional na hipótese de vício, assim como na de fato do serviço.

Para elucidar a explicação do parágrafo anterior, importante destacar a lição de Marques (2013, p. 431) de que o vício diz respeito à “falha na adequação, na prestabilidade”, ao passo que o defeito ou fato significa “falha na segurança”. Sendo assim, na hipótese de um atraso no voo (vício na prestação de serviço), ou de um acidente aéreo com mortos e feridos (fato do serviço), o consumidor se submeterá ao prazo de 02 (dois) anos para ingressar com uma ação judicial.

Como consequência da tese fixada pelo STF, o consumidor, que já “não se encontra individualmente preparado para a aquisição de um produto ou de um serviço [...]” (LISBOA, 2012, p. 111), ainda terá menos tempo para ingressar com uma ação de reparação de danos.

A questão remete, então, a uma hipervulnerabilidade. Em sua obra, Miragem (2014, p. 131-141) leciona sobre a vulnerabilidade agravada do consumidor criança, idoso,

<sup>10</sup> Art. 27 do CDC: 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.

<sup>11</sup> Art. 205 do CC: A prescrição ocorre em dez anos, quando a lei não lhe haja fixado prazo menor; Art. 206 do CC: Prescreve: §3º: em três anos: V – pretensão de reparação civil.

<sup>12</sup> Art. 35 da Convenção de Montreal: 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.

analfabeto e deficiente. No caso de ações de reparação de dano aos passageiros de voos internacionais, uma vez aplicado o atual entendimento do STF, há uma sensível diminuição de direitos, o que conduz para um estado de debilidade exacerbada do consumidor. Esse estado não é consequência de grandes necessidades ou alterações físicas e intelectuais, como nos exemplos das lições de Miragem, mas da mera aplicação dos tratados internacionais em face do Código de Defesa do Consumidor.

Ainda sobre o tema, Marques (2011, p. 323) afirma que considera que a vulnerabilidade pode ser de quatro tipos: técnica, jurídica, fática e informacional. Nos casos de viagens aéreas internacionais, o passageiro é vulnerável de acordo com quaisquer das quatro faces descritas pela autora, pois se presume que não tem condições ideais de avaliar se o serviço foi bem prestado, não tem os conhecimentos jurídicos sobre a sua relação com o prestador de serviço, além de ter infinitamente menos dinheiro e poder que as companhias aéreas.

Dessa forma, a vulnerabilidade que é presumida nas relações de consumo, conforme artigo 4º, I do CDC<sup>13</sup> (BRASIL, 1990), mostra-se evidente nos casos que se submetem à tese fixada pelo STF.

## **2.4 Equilíbrio**

Observa-se que a proteção do consumidor como consequência dessa presunção de fraqueza é plausível e decorre do princípio da igualdade material. Mais do que a igualdade “perante a lei”, o ordenamento jurídico pátrio busca concretizar a ideia de isonomia, fazendo com que esta saia e do papel e se realize (BULOS, 2014, p. 560). Sendo assim, e considerando que “é facilmente reconhecível que o consumidor é a parte mais fraca na relação de consumo” (ALMEIDA, 2008, p. 24), torna-se natural que o consumidor seja tratado desigualmente porque, dessa forma, haverá igualdade.

Em outras palavras: o discurso da vulnerabilidade está em simbiose com o princípio do equilíbrio. Este é consequência daquele, ou seja, partindo da premissa de que o consumidor é vulnerável, nota-se que existe real necessidade de que as suas relações com os

---

<sup>13</sup> Art. 4 do CDC: A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios: I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo.

fornecedores sejam equilibradas, de modo que sejam tomadas medidas para transformar a desigualdade manifesta em igualdade (MIRAGEM, 2014, p. 137-139).

Ao tratar sobre o tema, Almeida (2008, p. 35) explica que uma das formas de buscar um equilíbrio na relação entre consumidor e fornecedor seria “fornecendo-lhes [aos consumidores] instrumentos e mecanismos de superação desses desequilíbrios”. Dessa forma, essa ideia possui relação direta com os julgamentos do Recurso Extraordinário - RE 636.331 e do Recurso Extraordinário com Agravo - ARE 766618, vez que a decisão impacta diretamente na possibilidade que os passageiros de viagens internacionais (consumidores) terão de acionar o Poder Judiciário. Isto porque, como citado brevemente nas páginas anteriores, a decisão diminui o prazo prescricional e restringe os valores das indenizações.

Cumprido destacar que, a julgar pelo princípio do equilíbrio, a decisão do STF representa um retrocesso. Além de não contribuir com a busca do equilíbrio, o veredito fomenta um verdadeiro desequilíbrio.

Interessante informar que essa harmonização não pode impedir o progresso econômico do fornecedor (GRINOVER, 2007, p. 75), que tem no lucro o objetivo lícito de sua atividade. Ocorre que isso não pode ser suscitado com o intuito de sustentar a decisão a ser analisada nesse trabalho, uma vez que a simples aplicação do CDC em conflitos envolvendo passageiros de voos internacionais não acarretaria em prejuízos para as companhias aéreas. Na realidade, garantiria apenas decisões mais compatíveis com a ordem jurídica nacional.

Como forma de exemplificar os mecanismos de superação dos desequilíbrios, citados acima, e dos quais os consumidores são merecedores, destaca-se a inversão do ônus da prova. Esta é direito básico do consumidor, conforme artigo 6º, VIII, CDC<sup>14</sup> (BRASIL, 1990) e pode fazer com que o fornecedor tenha que explicar o nexo de causalidade, trivial para determinar sua responsabilidade.

Ademais, outra forma de facilitação da defesa dos direitos do consumidor diz respeito à desconsideração da personalidade jurídica. Em rápida comparação entre os artigos 28 do CDC<sup>15</sup> (BRASIL, 1990) e 50 do CC<sup>16</sup> (BRASIL, 2002), vê-se que o Código de Defesa

---

<sup>14</sup> Art. 6 do CDC: São direitos básicos do consumidor: VIII – a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências.

<sup>15</sup> Art. 28 do CDC: O juiz poderá desconsiderar a personalidade jurídica da sociedade quando, em detrimento do consumidor, houver abuso de direito, excesso de poder, infração da lei, fato ou ato ilícito ou violação dos estatutos ou contrato social. A desconsideração também será efetivada quando houver falência, estado de insolvência, encerramento ou inatividade da pessoa jurídica provocados por má administração.

<sup>16</sup> Art. 50 do CC: Em caso de abuso da personalidade jurídica, caracterizado pelo desvio de finalidade, ou pela confusão patrimonial, pode o juiz decidir, a requerimento da parte, ou do Ministério Público quando lhe couber

do Consumidor estabeleceu menos critérios para que o patrimônio dos sócios seja atingido, nas hipóteses em que a pessoa jurídica for um obstáculo para a reparação do dano.

## 2.5 Reparação integral do dano

Outro ponto intimamente ligado à defesa do consumidor relaciona-se com a responsabilidade civil dos fornecedores.

Entende-se que a responsabilidade civil se funda na ideia de “instrumentos montados para ressarcir o mal sofrido” (PEREIRA, 2002, p. 9). Sendo assim, limitar a quantia indenizatória é uma medida paradoxal, na medida em que não permite a reparação total de um mal sofrido (e sem nenhuma causa de isenção de responsabilidade), apesar de ser a concretização de um instituto que tem justamente essa função. Esse fato gera um sentimento de injustiça, ferindo a expectativa de trazer o ofendido para o mesmo estado no qual se encontrava antes do dano (CAVALIERI FILHO, 2014, p. 26), o que reforça a afronta à ideia de reparação integral.

Importante dizer, ainda, que o artigo 6º, VI do CDC<sup>17</sup> fala sobre a efetiva reparação de danos como um direito básico do consumidor (BRASIL, 1990). Ocorre que, conforme lição de Miragem (2014, p. 213-215), a reparação em relações consumeristas vai além do sistema geral do direito privado, devendo o fornecedor reparar todos os danos causados (aqueles causados pelo fato em si, mas também os que surgiram em decorrência do fato). De outra forma: o legislador não usaria a palavra “efetiva” em vão, isto é, se a usou é porque queria que a reparação ao consumidor fosse reforçada.

Em consonância com esse discurso, nota-se que um dos princípios que guiam uma obrigação de reparar o dano é aquele que determina: “a reparação do dano deve ser total, compreendendo os danos emergentes e os lucros cessantes” (LISBOA, 2012, p. 152). Seguindo essa linha de raciocínio, é natural pensar que um passageiro de voo internacional, ao sofrer um dano patrimonial (teve sua bagagem extraviada, por exemplo), seja totalmente ressarcido. De modo contrário, as convenções de Varsóvia e Montreal estipulam indenizações tarifadas, o que é uma verdadeira afronta a esse ideal.

O curioso é que o dever de indenização está intimamente ligado às garantias de acesso à Justiça (ALMEIDA, 2008, p. 54). Ocorre que estas, como demonstrado

---

intervir no processo, que os efeitos de certas e determinadas relações de obrigações sejam estendidos aos bens particulares dos administradores ou sócios da pessoa jurídica.

<sup>17</sup> Art. 6 do CDC: São direitos básicos do consumidor: VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos.



anteriormente, são feridas pela tese fixada pelo STF. Isso implica dizer que, quando o assunto é a reparação de danos para passageiros de voos internacionais, o consumidor encontra duas barreiras: o acesso à Justiça e a tarifação dos valores das indenizações.

Sobre o tema, é pertinente a lição de Cavalieri Filho (2014, p. 389):

Na relação contratual do transporte aéreo é inadmissível cláusula que estabeleça nítida desigualdade entre as partes, criando situação de verdadeira exoneração de responsabilidade em favor do transportador, que não retribui em termos adequados pelo mau cumprimento do contrato, além de conceder à empresa aérea benefício que não concede aos demais transportadores.

O ensinamento do referido autor é lógico. Na realidade, o próprio Código de Defesa do Consumidor estabelece, no seu artigo 51, §1, II<sup>18</sup>, que é exagerada a vantagem que restringe direitos fundamentais, de maneira a comprometer o equilíbrio do contrato (BRASIL, 1990). Mais uma vez é possível perceber relação entre a tarifação das indenizações e outra questão já abordada neste trabalho: a busca pela harmonização. É natural supor que limitar o valor da reparação do dano não vai contemplar a ideia de igualdade material, mas, pelo contrário, vai intensificar uma desigualdade, que já é evidente.

Observa-se que se “um contrato de consumo dispuser sobre a matéria de Direito Civil, enquadrar-se-á na presunção de exagero a cláusula que derogar os princípios fundamentais desse ramo do Direito” (GRINOVER, 2007, p. 601). Não é difícil constatar que isso acontece no caso ora analisado. O Código Civil, no seu artigo 421<sup>19</sup>, cita a função social do contrato (BRASIL, 2002), o qual é princípio ferido pela tese da Corte Constitucional do Brasil.

As afrontas geradas pela tarifação das indenizações causam perplexidade, uma vez que denotam que as convenções assinadas pelo Brasil vão de encontro ao que dispõe sua ordem jurídica interna. Aliás, se analisarmos a data em que o tratado foi assinado pelo país (a Convenção de Varsóvia data de 1929), podemos identificar o motivo pelo qual foram estabelecidos limites para as indenizações.

Naquele contexto histórico, as tecnologias que cercavam o transporte aéreo de passageiros eram muito precárias. Dessa forma, a fixação objetivava não inviabilizar esse tipo de prestação de serviço. (LISBOA, 2012, p. 384-385). Atualmente, no entanto, o avião é descrito como um dos meios de transporte mais seguros do mundo. A tecnologia nessa área

---

<sup>18</sup> Art. 51, §1 do CDC: Presume-se exagerada, entre outros casos, a vantagem que: II - restringe direitos ou obrigações fundamentais inerentes à natureza do contrato, de tal modo a ameaçar seu objeto ou equilíbrio contratual.

<sup>19</sup> Art. 421 do CC: A liberdade de contratar será exercida em razão e nos limites da função social do contrato.

evoluiu demasiadamente. Como consequência, limitar os valores das possíveis indenizações perdeu a sua razão de ser.

Ademais, a atividade do prestador de serviços está sujeita a riscos, isto é, a sucessos e fracassos. Cabe a ele lidar com o ônus de suportar os aspectos ruins do seu negócio, tais como indenizar o consumidor por eventuais danos (NUNES, 2012, p. 216-217).

Nesse ponto, é interessante observar que a súmula nº 281 do Superior Tribunal de Justiça<sup>20</sup> indica que a tarifação do dano moral não é algo compatível com o ordenamento jurídico do Brasil. Ainda que o texto da súmula verse especificamente sobre a Lei de Imprensa e não sobre as Convenções de Varsóvia e Montreal, nota-se que uma interpretação teleológica permite que seu conteúdo seja aplicado para o assunto tratado neste trabalho.

Uma vez identificados os alicerces da proteção dos consumidores, para que este capítulo cumpra com seu objetivo torna-se importante debater sobre a hierarquia do CDC no ordenamento jurídico brasileiro.

## **2.6 O *status* do Código de Defesa do Consumidor**

Nota-se que as leis ordinárias podem dispor sobre todos os temas que não foram reservados para a lei complementar (CUNHA JÚNIOR, 2012, p. 1055). Sendo assim, é claro perceber que o Código de Defesa do Consumidor é uma lei ordinária, uma vez que o artigo 5º, XXXII, CF diz: “O Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”. (BRASIL, 1988, grifo nosso). Como o legislador originário não reservou a matéria para as leis complementares, fazendo menção apenas a palavra “lei”, o assunto poderia ter sido tratado por uma lei ordinária e, portanto, o CDC tem esse *status*.

Sobre isso, nota-se que não haveria grandes consequências para solucionar uma antinomia, uma vez que o entendimento majoritário é que não há hierarquia entre leis complementares e ordinárias (CUNHA JÚNIOR, 2012, p. 1055). Sendo assim, ainda que a Constituição reservasse essa matéria para uma lei complementar, isso não impactaria no problema a ser analisado nesta monografia.

Ocorre que ainda é possível interpretar o CDC como norma supra legal. Ao escrever sobre a estrutura da Lei 8.078/70, Miragem (2014, p. 54) explica que se trata de uma lei com características de codificação, que aglutina várias áreas do direito em um único diploma, a fim de contemplar a ideia de proteção ao consumidor. Nesse sentido, todas as

---

<sup>20</sup> Súmula 281 do STJ: A indenização por dano moral não está sujeita à tarifação prevista na Lei de Imprensa.

normas devem a ele se adequar, quando o assunto for a defesa dos consumidores, uma vez que é ele que traça a Política Nacional das Relações de Consumo.

É como leciona Cavalieri Filho (2014, p. 382): “[...] consolidando em um só diploma legal todos os princípios pertinentes à matéria, em razão da competência que lhe foi atribuída pela própria Constituição Federal e, na matéria de sua competência específica, nenhuma outra lei pode a ele (Código) se sobrepor ou substituir [...]”. Percebe-se, então que o CDC pode ser interpretado como uma norma que está abaixo da Constituição, porém acima das leis infraconstitucionais.

Na realidade, o fato de o CDC ser fruto de um mandamento constitucional pode garantir a esse diploma hierarquia diferente da maioria das normas infraconstitucionais, as quais não têm o mesmo tipo de prescrição na CRFB. Sobre isso, observa-se que uma Constituição pode excluir ou incluir determinados assuntos, vinculando o legislador infraconstitucional. Nesse sentido, e de acordo com lição de Kelsen (1998, p. 156-157), entende-se que:

podem ser excluídas pela Constituição leis de determinado conteúdo. O catálogo de direitos e liberdades fundamentais, que forma uma parte substancial das modernas constituições, não é, na sua essência, outra coisa senão uma tentativa de impedir que tais leis venham a existir. E eficaz quando pelo estabelecimento de tais leis - v. g., leis que violem a chamada liberdade da pessoa ou de consciência, ou a igualdade - se responsabiliza pessoalmente determinado órgão que participa na criação dessas leis - chefe do Estado, ministros - ou existe a possibilidade de as atacar e anular. Tudo isto sob o pressuposto de que a simples lei não tenha força para derogar a lei constitucional que determina a sua produção e o seu conteúdo.

Dessa forma, a simbiose entre o CDC e a CRFB garante que o legislador infraconstitucional brasileiro não viole o conteúdo daquele diploma. Esse fato pode indicar, então, que o CDC detém *status* supralegal.

Por fim, cumpre destacar que, no capítulo seguinte, os *status* dos tratados internacionais assinados pelo Brasil serão expostos. Posteriormente, e em comparação com o *status* do Código de Defesa do Consumidor, serão analisados critérios para resolução de antinomia.

### 3 CONVENÇÃO DE MONTREAL: *STATUS* E APLICAÇÃO

No capítulo anterior, demonstrou-se o tratamento que a ordem jurídica brasileira confere aos consumidores. Aliada a essas explicações, como premissa para que futuramente seja possível analisar a tese fixada pelo STF, faz-se necessário esclarecer a essência dos tratados internacionais que importam para a presente pesquisa.

A princípio, convém destacar que o transporte aéreo internacional é disciplinado, nos dias de hoje, pela Convenção de Montreal. Antes de sua celebração e devida ratificação pelo Brasil, esta regulamentação se dava pela Convenção de Varsóvia. Portanto, observa-se que a Convenção de Montreal “é o novo diploma legal substitutivo do Sistema de Varsóvia” (CAVALIERI FILHO, 2014, p. 379). É de suma importância que tal informação seja pontuada logo no início deste capítulo, uma vez que esta fração do trabalho não analisará o que foi deliberado na Polônia, no ano de 1929, mas tão somente o acordo celebrado já em 1999, no Canadá.

Dito isto, passa-se a analisar o âmbito de aplicação deste tratado. Veja-se, então, o seu primeiro artigo, o qual dispõe acerca deste assunto:

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.

2. Para os fins da presente Convenção, a expressão transporte internacional significa todo transporte em que, conforme o estipulado pelas partes, 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. O transporte entre dois pontos dentro do território de um só Estado Parte, sem uma escala acordada no território de outro Estado, não se considerará transporte internacional, para os fins da presente Convenção (BRASIL, 2006).

O primeiro ponto que chama atenção é o fato de que uma relação não remunerada (desde que o serviço seja prestado por empresa de transporte aéreo) está inserida no âmbito de aplicação da Convenção de Montreal, mas jamais na esfera de emprego do Código de Defesa do Consumidor, uma vez que este exige que a atividade seja fornecida mediante remuneração (BRASIL, 1990). A questão é pertinente porque revela que a Convenção é mais ampla que o CDC e, por essa razão, existem pontos em que primeira indiscutivelmente deve ser aplicada em detrimento do segundo.

No exemplo dos “atos de camaradagem”, citado no capítulo anterior, em que eventuais conflitos não poderiam ser solucionados com o CDC, nota-se que a Convenção de Montreal teria aplicação.

Apesar de este ponto ser cientificamente interessante e fazer parte do estudo sobre a análise do âmbito de aplicação do tratado, a presente pesquisa se propõe a examinar casos exatamente opostos a este. Isto porque interessam ao trabalho os conflitos que se enquadram no conceito de relação de consumo e, ainda, no âmbito de aplicação da Convenção de Montreal.

É suficiente imaginar a situação de um homem que viaja, por meio de uma empresa de transporte aéreo, do Brasil para o Canadá. Ele é uma pessoa física que se utiliza de um serviço como destinatário final, sendo que tal serviço é remunerado. É, portanto, um consumidor. A empresa de transporte aéreo é uma pessoa jurídica que presta serviços, sendo, então, fornecedor. Esta é uma relação de consumo e, por essa razão, faz parte do âmbito de aplicação do CDC. Isto é incontroverso e já foi debatido no capítulo anterior.

O paradoxo surge quando se lê o primeiro artigo da Convenção de Montreal, exposto acima, porque se constata que este tratado internacional também poderia ser usado para solucionar eventuais conflitos surgidos no exemplo do homem que viaja de avião do Brasil para o Canadá. Isto porque os pontos de partida e chegada da viagem seriam nos territórios de Estados signatários do tratado.

Este exemplo deixa claro, portanto, que existem situações que estão sob o âmbito de aplicação de dois diplomas legais. Sendo assim, surge a seguinte dúvida: qual destes diplomas deve ser aplicado? A resposta desta pergunta passa, obrigatoriamente, pela análise do *status* que os tratados internacionais ocupam na ordem jurídica brasileira e, ainda, pela compreensão do tema antinomia.

### **3.1 O *status* dos tratados internacionais**

Inicialmente, deve-se pontuar que os tratados são fontes legislativas de direito internacional. Depois de aprovados pelo Legislativo e promulgados pelo Executivo, passam a fazer parte do ordenamento jurídico pátrio (ARAÚJO, 2004, p. 128-139). Como a Convenção de Montreal já passou por estas etapas, é parte da ordem jurídica nacional assim como o CDC (ponto que será novamente abordado no tópico sobre antinomia). Isso significa que as duas normas pertencem a um mesmo conjunto que, em tese, possui uma unidade lógica, coesão, mas na prática pode se mostrar contraditório.

Já que no capítulo anterior pontuou-se o *status* do CDC (lei ordinária ou supralegal), importante agora entender o *status* dos tratados internacionais, na medida em que eventual diferença hierárquica entre as normas pode justificar a aplicação de uma em detrimento da outra.

Cumpra destacar que a Lei Maior brasileira estabelece a possibilidade de um tratado internacional possuir natureza jurídica de emenda constitucional. Isso acontece, conforme artigo 5º, §3º da Constituição Federal<sup>21</sup>, nos casos em que o tratado versar sobre direitos humanos e passar pelo mesmo processo legislativo de uma emenda (BRASIL, 1988). Este não é o caso da Convenção de Montreal, mas é pertinente informar que “emenda constitucional” é um dos *status* possíveis quando o assunto é o papel de um tratado internacional na ordem jurídica pátria.

De outro modo, no caso do tratado internacional que versa sobre direitos humanos e não é submetido à aprovação por 3/5 das duas casas do Legislativo, em dois turnos, então se pode dizer que ele tem *status* de norma supralegal. Esse é o entendimento do STF sobre a matéria, o qual pode ser evidenciado pelo julgamento do RE 349.703-1/RS<sup>22</sup> (STF, 2009). Resta observar a hierarquia dos acordos que não tratam sobre direitos humanos, a exemplo da Convenção de Montreal.

Os demais acordos internacionais incorporados ao ordenamento jurídico brasileiro têm *status* de lei ordinária. Esse posicionamento se baseia em elementos presentes na CRFB que, de maneira implícita, indicam a hierarquia desses tratados. Nesse sentido, a infraconstitucionalidade decorre do fato de os tratados serem objetos de eventual controle de constitucionalidade<sup>23</sup> (PORTELA, 2014, p. 138-140). Dessa forma, pode-se dizer que a Convenção de Montreal, assim como a maioria dos tratados incorporados pelo Brasil, possui hierarquia de lei ordinária.

---

<sup>21</sup> Art. 5, §3º da CRFB: Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais.

<sup>22</sup> PRISÃO CIVIL DO DEPOSITÁRIO INFIEL EM FACE DOS TRATADOS INTERNACIONAIS DE DIREITOS HUMANOS. INTERPRETAÇÃO DA PARTE FINAL DO INCISO LXVII DO ART. 5º DA CONSTITUIÇÃO BRASILEIRA DE 1988. POSIÇÃO HIERÁRQUICO-NORMATIVA DOS TRATADOS INTERNACIONAIS DE DIREITOS HUMANOS NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO. [...] o caráter especial desses diplomas internacionais sobre direitos humanos lhes reserva lugar específico no ordenamento jurídico, estando abaixo da Constituição, porém acima da legislação interna. O status normativo supralegal dos tratados internacionais de direitos humanos subscritos pelo Brasil torna inaplicável a legislação infraconstitucional com ele conflitante [...]

<sup>23</sup> Art. 102 da CRFB: Compete ao Supremo Tribunal Federal, precipuamente, a guarda da Constituição, cabendo-lhe: III: julgar, mediante recurso extraordinário, as causas decididas em única ou última instância, quando a decisão recorrida: “b”: declarar a inconstitucionalidade de tratado ou lei federal (BRASIL, 1988).

Em sentido contrário a este entendimento foi o voto da Ministra Rosa Weber durante o julgamento do RE e ARE que inspiraram esta pesquisa. Entendeu a ministra que a Convenção de Montreal tem um excepcional caráter supralegal, com base no artigo 178 da CRFB<sup>24</sup>, uma vez que o texto constitucional determina a observância de acordos firmados pela União quanto à ordenação do transporte internacional (STF, 2017).

Sendo assim, constata-se um ponto curioso sobre o tema: não existe unanimidade quanto aos *status* do CDC e da Convenção de Montreal. Há quem diga que são leis ordinárias, mas há quem defenda a tese de que são normas supraleais (abaixo da Constituição, acima das demais leis). Nas duas hipóteses, podem ser interpretadas segundo uma relação de paridade hierárquica.

Ocorre que, historicamente, sempre houve discussão acerca dos conflitos entre leis internas e tratados. Alguns doutrinadores, os chamados dualistas, entendem que existem dois ordenamentos jurídicos distintos, de modo que a norma internacional não habita o mesmo universo da interna. Já os monistas defendem a tese de que existe um único ordenamento e, como consequência, alguns afirmam que o Direito Interno deveria prevalecer, enquanto outros optam pelo Direito Internacional (DOLINGER, 2014, p.243-244). No ordenamento jurídico brasileiro, notam-se as marcas do dualismo, como leciona Araújo (2004, p. 145), afinal é necessária “a internalização do tratado para sua vigência interna”, o que indica, a princípio, a existência de dois sistemas distintos, um interno e um externo.

Dito isto, o fato é que, nos últimos anos, a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça aponta para a paridade entre o tratado e a lei nacional, afirmando que podem caminhar no mesmo plano de validade, eficácia e autoridade (RECHSTEINER, 2012, p. 140). Em síntese, o entendimento recente dos tribunais é o que já se apontava em parágrafos acima, ou seja, tratados e leis internas estão no mesmo patamar.

Após a constatação de que as duas normas possuem o mesmo âmbito de aplicação e a mesma hierarquia no ordenamento jurídico brasileiro, torna-se necessário a análise da antinomia. Somente assim será possível compreender quais são os critérios para que um determinado conjunto de regras e princípios seja aplicado em face de outro.

---

<sup>24</sup> Art. 178 da CRFB: 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.

### 3.2 Antinomia

A importância de pôr à prova a existência de uma antinomia, no caso em análise, possui relação com a proteção constitucional conferida ao consumidor, sobretudo com sua natureza de direito fundamental. Isto porque uma Constituição pode ser conceituada como a soma dos fatores reais de poder, os quais transformam seus interesses em institutos jurídicos, de tal sorte que a Lei Maior passa a ser um mero reflexo dos desejos dos que verdadeiramente comandam a sociedade (LASSALLE, 2009, p. 20-23). Pode-se dizer que os diversos institutos caracterizadores da proteção ao consumidor vão de encontro aos interesses naturais dos grandes fornecedores, os quais se atêm ao lucro e à saúde financeira das suas próprias companhias. Dessa forma, natural que queiram que suas relações não sejam submetidas às regras da seara consumerista do Direito, posto que prejudiciais a eles.

Um exemplo prático dessa questão foi a Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI 2591 (STF, 2006), ajuizada pela Confederação Nacional do Sistema Financeiro - CONSIF. A entidade, a qual representa o que o supramencionado autor chama de fator real de poder, pretendia que o sistema financeiro, bancário, de crédito e securitário não fossem submetidos ao âmbito de aplicação do CDC. A tese proposta pela CONSIF, ao desconsiderar o tratamento especial dedicado aos consumidores pela CRFB, denota que aos olhos das forças políticas o texto constitucional pode ser, usando expressão de Lassalle (2009, p. 20): apenas uma “folha de papel”.

Nesse sentido, convém destacar a ideia de “constituição simbólica”, que seria aquela ineficiente, “com pouca força jurídica-normativa [...] que fixa uma conduta, mas ninguém socialmente espera que tal conduta seja observada” (NEVES apud FERNANDES, 2014, p. 92-93). A tese fixada pelo STF pode ensejar a interpretação de que o fenômeno da constituição simbólica foi observado, na medida em que a proteção do consumidor, que é direito fundamental e princípio da ordem econômica, não foi prestigiada na decisão.

Em relação à antinomia propriamente dita, é importante destacar que o simples fato de uma lei possuir o mesmo âmbito de aplicação de outra não implica em revogação de uma delas. Tal lógica está expressa no artigo 2º, §2º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro - LINDB<sup>25</sup> (BRASIL, 1942). É possível que uma norma esteja a par da outra, de modo que as duas convivam em harmonia. Basta pensarmos no Código Civil e no CDC, por exemplo. Sobre o tema, Dolinger (2014, p. 263) informa que casos como esses “não

---

<sup>25</sup> Art. 2º, §2º da LINDB: A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior.



caracterizam o verdadeiro conflito entre fontes, pois o genérico e o específico convivem mesmo quando contêm normas antinômicas”. Acontece que, no caso que é objeto deste trabalho, a convivência torna-se impossível.

Como ensina Dworkin (1999, p. 213) os criadores do direito estão submetidos a um princípio chamado integridade, que os limita a tornar o conjunto de leis coerente. Ocorre que, por vezes, os operadores do Direito lidam com uma realidade que não corresponde a essa ideia, isto é, o ordenamento jurídico pátrio não se mostra harmônico sempre. Considerando o vasto número de leis (*lato sensu*) existentes e as diversas esferas de competência, é compreensível que diplomas diferentes entrem em contradição.

No presente momento, torna-se necessário por à prova a existência de uma antinomia. Ao abordar o tema, Ferraz Júnior (2013, p. 179) leciona, dentre outras coisas, que a antinomia é uma oposição entre duas normas contraditórias. Partindo desta explicação, as contradições entre o CDC e a Convenção de Montreal serão analisadas, a fim de submeter à análise uma suposta antinomia entre as duas.

A primeira contradição pode ser aferida após a leitura do primeiro capítulo desta pesquisa, qual seja: o CDC estabelece, em rigor, que é integral o dever de indenizar, conforme seus artigos 6º, VI<sup>26</sup> e 14<sup>27</sup> (BRASIL, 1990). A Convenção de Montreal, de modo diverso, estabelece uma verdadeira tarifação da responsabilidade civil, fato que pode ser constatado após a leitura do artigo 22 do referido tratado<sup>28</sup> (BRASIL, 2006).

Então, nos exemplos de danos causados por atraso no transporte de passageiro, segundo o critério do CDC, os valores de possíveis indenizações serão sempre indeterminados, na medida em que não existe uma cifra máxima. Caso o dano causado ao consumidor seja enorme, natural acreditar que a indenização também o será. Ocorre que, de acordo com a Convenção de Montreal, em casos como este, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque (DES) por passageiro.

Cumprido destacar que o DES é um instrumento monetário reconhecido pelos países signatários, o qual é capaz de uniformizar a quantia a ser paga aos passageiros ao redor do mundo (PEDRO, 2012, p. 27-31). De acordo com a cotação do dia 01 de novembro de

---

<sup>26</sup> Sobre o artigo 6, VI do CDC, assim como a respeito da ideia de reparação integral do dano, remete-se o leitor ao ponto 2.5 deste trabalho.

<sup>27</sup> Art. 14 do CDC: O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

<sup>28</sup> Art. 22 da Convenção de Montreal: 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.

2018, o valor 01 DES equivale a R\$ 5,1382, segundo a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (CORREIOS, 2018).

O artigo da Convenção que trata da tarifação da responsabilidade civil, então, caminha na direção contrária à ideia de efetiva reparação disposta no CDC, comentada no capítulo anterior deste trabalho. Sobre essa questão, Miragem (2014, p. 214) explica que não cabe “no microsistema do direito do consumidor regras de mitigação de responsabilidade ou de fixação do *quantum* indenizatório [...]”. Sendo assim, percebe-se que é notória a incoerência.

Este, no entanto, não é o único ponto em que os dois diplomas legais se contradizem, uma vez que também existe oposição quanto aos prazos para ingressar com uma demanda judicial<sup>29</sup>. Observa-se, então, que as duas normas se contradizem e, por conseguinte, cumprem com o requisito “contradição”, que corresponde à ideia genérica de antinomia. Mas será que isto é suficiente, ou seja, basta que exista uma incoerência para que exista uma antinomia?

Importante destacar que, para que exista uma antinomia, as duas normas devem pertencer ao mesmo ordenamento e ter o mesmo âmbito de validade (BOBBIO, 1999, p. 86-88). Das explicações elencadas ao longo desta pesquisa, é possível aferir que a questão central do presente trabalho cumpre estes dois requisitos. Quando o assunto são as validades, chamadas por Bobbio (1999, p. 88) de temporal, espacial, pessoal e material, nota-se que a Convenção de Montreal e o CDC estão no mesmo nível, tratam dos mesmos pontos. Ademais, integram, por óbvio, a mesma ordem jurídica.

É necessário entender, isto posto, que as antinomias podem ser classificadas entre as reais, que nada mais são do que aquelas que não possuem regras de solução, e as aparentes, que são as que possuem tais critérios (FERRAZ JÚNIOR, 2013, p. 179). À primeira vista, o conflito entre CDC e Convenção de Montreal poderia ser encarado como uma antinomia aparente, na medida em que é sabido que conflitos desta natureza são constantemente resolvidos.

No entanto, é necessário deixar claro que casos como o do objeto desta pesquisa são encarados como antinomia real, na medida em que Bobbio (1999, p. 105) leciona que, em que pese existirem critérios para a resolução da antinomia, há conflitos entre os mesmos. Em outras palavras: o CDC vai de encontro ao que a Convenção de Montreal estabelece e, mais do que isso, os métodos para solucionar o problema também se contradizem. Esta

---

<sup>29</sup> Sobre o tema, remete-se o leitor ao tópico 2.3 do trabalho.

peculiaridade faz com que o autor classifique um caso como este na categoria das antinomias insolúveis.

Existem três critérios para a solução de antinomias: o cronológico, o hierárquico 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 genérica (BOBBIO, 1999, p. 92-97). Pois bem, o conflito entre os critérios de solução existe porque as soluções variam de acordo com o critério escolhido.

A Convenção de Montreal foi celebrada no ano de 1999, portanto quase uma década após a promulgação do CDC, que é de 1990. Isso implica dizer, com base no critério cronológico, a Convenção deveria prevalecer, na medida em que representa a vontade mais recente do legislador (*lex posterior derogat priori*).

Do ponto de vista formal, o que se pode depreender é que a Convenção citada pelo STF em sua tese é, para muitos, hierarquicamente equivalente ao CDC. Já que tratam sobre o mesmo assunto e são incompatíveis, o mais plausível seria privilegiar o legislador mais recente, que está a par das necessidades atuais.

Ocorre que, paradoxalmente, o CDC é posterior a Convenção de Varsóvia, que já tarifava a reparação civil e estabelecia um prazo prescricional de dois anos. Dessa forma também é compreensível pensar que o legislador, com a promulgação do CDC, alijou tais disposições da nossa ordem jurídica. Não por acaso Cavalieri Filho (2014, p. 380) explica a tese que “sendo integral o dever de indenizar estatuído pelo Código (art. 6º, VI), as hipóteses de responsabilidade civil tarifada, em sede de acidente de consumo, restam afastadas [...]”. Isso revela que, com base no mesmo critério cronológico, também é possível sustentar ideia de que o Código de Defesa do Consumidor deve prevalecer.

Igualmente, em casos como esse é possível usar o critério da especialidade. Nesse sentido, Araújo (2004, p. 165) explica que “não há hierarquia ou regra para a utilização da regra cronológica ou da especialidade”. Isso gerava, até o momento em que o STF fixou a tese, uma grande insegurança jurídica, na medida em que existiam decisões aplicando os dois critérios e, por conseguinte, diplomas diferentes, fato que será abordado detalhadamente no capítulo seguinte.

A julgar pelo critério da especialidade, a Convenção deveria prevalecer porque é o CDC é lei mais genérica. Esse ponto, contudo, não é tão simples quanto parece. Observemos um voto que elucida a questão:

Não vale argumentar que o Código de Defesa do Consumidor, por ser lei geral posterior, não derogou o Código Brasileiro de Aeronáutica, de natureza especial e anterior – *Lex posterior generalis non derogat priori speciali* –, porque essa regra, **além de não ser absoluta**, não tem aplicação no caso em exame. E assim é **porque o Código do Consumidor, em observância a preceito constitucional (Constituição Federal, art. 5º, XXXII), veio para implantar uma Política Nacional de Relações de Consumo, vale dizer, estabeleceu uma ordem jurídica uniforme e geral destinada a tutelar os interesses patrimoniais e morais de todos os consumidores**, bem como o respeito à sua dignidade, saúde e segurança (Código de Defesa do Consumidor, art. 4º). Ao assim fazer, disciplinou não só aquilo que ainda não estava disciplinado como, ainda, alterou a disciplina que já existia em leis especiais, vale dizer, **concentrou em um único diploma a disciplina legal de todas as relações contratuais e extracontratuais do mercado de consumo brasileiro** [...] (STJ, 2000, grifo nosso).

Nota-se que o ministro, ao proferir seu voto, chamou atenção para o fato de que o critério da especialidade não é absoluto. Não poderia sê-lo, de fato, uma vez que existem outros critérios, como já mencionado neste tópico do trabalho, não existindo uma hierarquia entre os mesmos. Sendo assim, a análise não deve ser automática, isto é, pelo simples fato da lei X ser mais específica que a lei Y, esta deve ser revogada por aquela. O assunto não deve ser abordado de maneira tão superficial.

No caso ora em análise, apesar de se reconhecer que o CDC é uma norma geral, devemos considerar também o seu papel em nossa ordem jurídica. Conforme lição presente no trecho do voto acima transcrito, o Código decorre de um mandamento constitucional, estabeleceu a Política Nacional de Consumo e, sendo assim, regula as relações consumeristas. Isso implica dizer que, mesmo sendo uma norma geral, ela foi promulgada com o objetivo de reger as relações de consumo, eliminando o que está em sentido contrário.

O critério hierárquico, no caso ora em análise, não ganha contornos de grande destaque. Isto porque, como já informado, as duas normas tem *status* de lei ordinária, podendo, ainda, ser interpretadas por alguns como normas supralegais.

De outro modo, e como já foi dito em mais de uma oportunidade ao longo deste trabalho, o Direito do Consumidor é eminentemente constitucional. Sendo assim, mais do que falar sobre como é o conflito entre norma internacional e uma lei ordinária, por exemplo, se observa que é necessário *in casu* confrontar a Convenção de Montreal com a própria Constituição Federal. Dessa forma, cumpre destacar a lição de Rechsteiner (2012, p. 137) “No Brasil, um tratado internacional, em princípio, não pode ferir a Constituição, e, inclusive, está sujeito ao controle de constitucionalidade”. Ainda que se parta da premissa de que, por não serem tratados sobre direitos humanos, têm *status* de lei ordinária (CARVALHO, 2012), questiona-se se uma lei ordinária poderia limitar um direito fundamental previsto na

Constituição, porque é algo que parece impossível de acontecer sem que se incorra em vício de inconstitucionalidade.

Sobre o tema tratado no parágrafo anterior, Fernandes (2014, p. 339) fala que é possível restringir direito constitucional através de lei ordinária, desde que a limitação não crie discriminações absurdas ou arbitrárias, e que o ônus seja menor que o bônus. Claramente não é o caso discutido nesta pesquisa, uma vez que a aplicação das convenções internacionais sobre transporte aéreo não irão privilegiar, aumentar outros direitos, mas tão somente restringir os direitos dos consumidores (não sendo possível, então, argumentar que os bônus serão maiores).

Defendendo um ponto de vista absolutamente oposto, há o posicionamento doutrinário de que “a Constituição é a lei suprema do país; contra a sua letra ou espírito não prevalecem [...] tratados ou quaisquer outros atos diplomáticos” (MAXIMILIANO apud DOLINGER, 2014, p. 249). Com base exclusivamente nesta linha de raciocínio, seria possível dizer que a grande afronta da Convenção de Montreal é o desrespeito à Constituição Federal (haja vista que a defesa do consumidor é até mesmo princípio da ordem econômica, segundo a Lei Maior) e não simplesmente ao Código de Defesa do Consumidor, o que é inadmissível. Neste ponto, porém, cumpre destacar que a decisão da maioria dos ministros do STF, a ser analisada no próximo capítulo, rechaçou essa linha de pensamento, destacando que a defesa do consumidor não é o único princípio da ordem econômica.

Para concluir, é forçoso dizer que a questão não se mostra tão objetiva a ponto de os critérios para solução de antinomias serem capazes de solvê-la com facilidade. No próximo capítulo, os votos dos ministros e as consequências da tese fixada pelo Supremo Tribunal Federal serão analisados.

## 4 A TESE FIXADA PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Analisou-se o âmbito de aplicação do CDC e das normas internacionais sobre transporte aéreo, assim como se discutiu acerca de seus *status* em nossa ordem jurídica. Como consequência, colocou-se à prova a existência de uma antinomia. Dito isto, passa-se a analisar a decisão em si, ou seja, sua importância, os votos dos ministros, seus fundamentos e, ainda, seus impactos, positivos e negativos.

### 4.1 Segurança jurídica

Antes de tudo, cumpre destacar que um dos princípios que norteiam a atividade do Estado e, portanto, do Poder Judiciário é o da segurança jurídica. Este é considerado, conforme ensinamento de Mendes (2015, p.858), uma “pedra angular do Estado de Direito sob a forma de proteção à confiança”. É inegável, então, a importância que existe no ato da população confiar na Justiça do país em que vive.

Em que pese o fato de que muitos associam a expressão “segurança jurídica” ao respeito ao direito adquirido, ato jurídico perfeito e a coisa julgada, nos termos do art. 5º, XXXVI da CRFB (BRASIL, 1988), o que não está errado, esta não é a única interpretação possível. Esta é uma perspectiva voltada ao passado, enquanto a explicação do parágrafo anterior é voltada ao futuro. Segundo lição de Didier Jr (2015, p. 469) “[...] é natural que as soluções dadas pelo Poder Judiciário às situações que lhe são postas para a análise sejam levadas em consideração pelo indivíduo para moldar a sua conduta presente”. Sendo assim, é louvável que as decisões judiciais sejam minimamente previsíveis.

Ainda que o texto constitucional não conceitue expressamente este princípio nem aduza a interpretação supracitada, a palavra “segurança” pode ser lida no preâmbulo e no art. 5º, *caput* da CRFB (BRASIL, 1988). Dessa forma, ainda que implicitamente, vê-se o assunto em dispositivos constitucionais.

Esta questão é valiosa para o presente trabalho, na medida em que o Judiciário apresentou, durante anos, decisões divergentes sobre a matéria que é o objeto desta monografia. Havia deliberações determinando a aplicação do CDC nos conflitos envolvendo passageiros de voos internacionais, mas havia veredictos que impunham a aplicação do tratado internacional. Dessa forma, existia uma quebra da confiança entre o povo e o Estado, sendo esta causada pelo comportamento do próprio Poder Judiciário.

É um raciocínio que pode ser resumido com a seguinte pergunta: como um passageiro de voo internacional pode confiar em uma prestação jurisdicional razoável, se aquele que pode declarar o Direito (o Estado) não tem certeza, sequer, sobre qual diploma aplicar em caso de conflitos? Veja-se, a título de exemplo, como entendimentos opostos podiam ser aplicados pelo mesmo órgão do Poder Judiciário: o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro já decidiu pela aplicação irrestrita do CDC em casos de antinomia com tratados internacionais (TJRJ, 2008), passou a entender que o correto seria usar as convenções internacionais como parâmetro indenizatório (TJRJ, 2010) e, por fim, voltou a afirmar que o correto seria aplicar o CDC por ser norma de ordem pública e de caráter cogente (TJRJ, 2012).

O próprio STF já aplicou entendimentos diferentes sobre o tema, fato que foi destacado e exemplificado pelo Ministro Gilmar Mendes, durante o seu voto no julgamento que fixou a tese analisada no presente trabalho (STF, 2017). Em suma, a Corte Constitucional também já aplicou os dois entendimentos descritos no parágrafo anterior.

Não queremos defender a tese de que os julgamentos sobre uma determinada matéria devem ser uníssonos. O juiz tem liberdade para tomar a decisão que entenda correta, desde que apresente “os motivos que justificam constitucionalmente aquela decisão, de modo que ela possa ser considerada a decisão correta para a hipótese” (CÂMARA, 2015, p. 275). Isso, aliás, é o que dá razão de ser aos recursos, ou seja, as pessoas podem impugnar decisões com as quais discordam, na medida em que os magistrados obedecem as suas livres convicções e, por essa razão, as decisões podem ser reformadas. É natural que, em um caso concreto, um juiz entenda que uma parte tenha sido lesada, ao passo que outro magistrado entenda que a mesma pessoa não sofreu danos.

Sendo assim, destaca-se: nos casos analisados neste trabalho não há ofensas à ideia de motivação das decisões judiciais, assim como não existe nessa monografia um desejo insensato de unanimidade entre os juízes de direito.

Ocorre que a questão assume outro contorno quando a divergência diz respeito ao diploma legal que deve ser aplicado, na medida em que tais leis (em sentido amplo) determinam tratamentos absolutamente conflitantes. Este é um ponto intrigante, uma vez que a dúvida do Estado quanto à norma que deve solucionar um tipo de problema torna-se um óbice à solução de conflitos, sendo esta última uma função do próprio Estado.

Com o estudo da jurisdição, entende-se que uma das funções de um Estado é dirimir conflitos, buscando a paz social (CINTRA; DINAMARCO; GRINOVER, 2014, p. 42-43). Por outro lado, observa-se que isto se torna demasiadamente difícil quando o próprio

Estado, para solucionar problemas idênticos, aplica diplomas opostos. Existe um desrespeito ao ideal de segurança jurídica, que não é afetado pelo simples fato de haver divergência, mas pela matéria sobre a qual a divergência se manifesta.

O fato do plenário do Supremo Tribunal Federal ter deliberado sobre o tema indica, *a contrario sensu*, um respeito à segurança jurídica, na medida em que as decisões futuras usarão tal deliberação como parâmetro. Sendo assim, as divergências jurisprudenciais diminuirão sensivelmente e, com elas, as incertezas. Isto pode ser considerado, portanto, um ponto positivo da tese fixada pelo STF.

Sobre isso, importante destacar que o voto do Min. Barroso, relator do ARE 766.618, cita o valor da uniformização das regras referentes ao transporte aéreo internacional, afirmando que isso gera “isonomia entre todos os consumidores desse serviço”. (STF, 2017). Contudo, é necessário expor que a questão também pode ser interpretada sob outro ponto de vista.

Apesar de diversos órgãos aplicarem entendimentos divergentes, o STJ vinha mantendo entendimento de que o CDC deveria ser aplicado em face das normas internacionais. Como exemplo, destaca-se o Agravo Regimental no Agravo em Recurso Especial - AgRg no AREsp 607.388/RJ (STJ, 2016). Ocorre que a tese fixada pelo STF impõe uma mudança nas decisões do STJ, que deve se adaptar ao entendimento da Suprema Corte.

Isto deve acontecer com base no artigo 927 do CPC<sup>30</sup> (BRASIL, 2015). Na realidade, na lição de Zavascki (2012, p. 122) as decisões do STF que decorram de repercussão geral possuem eficácia *erga omnes* e efeitos vinculantes.

Esse efeito já pode ser constatado, como por exemplo, no julgamento do REsp 673.048-RS<sup>31</sup> (STJ, 2018). Sendo assim, nota-se que o STJ passou a permitir a aplicação das normas internacionais em face do CDC, uma vez que, no caso citado, determinou a limitação ao valor da indenização nos moldes da Convenção de Varsóvia e Montreal.

---

<sup>30</sup> Art. 927 do CPC. Os juízes e os tribunais observarão: III - os acórdãos em incidente de assunção de competência ou de resolução de demandas repetitivas e em julgamento de recursos extraordinário e especial repetitivos.

<sup>31</sup> RECURSO ESPECIAL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE DE MERCADORIAS. INDENIZAÇÃO TARIFADA. PREPONDERÂNCIA DAS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL EM RELAÇÃO AO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. REPERCUSSÃO GERAL RECONHECIDA PELO STF. RE N. 636.331/RJ (TEMA 210/STF). JUÍZO DE RETRATAÇÃO. RECURSO ESPECIAL DESPROVIDO. 1. No julgamento do RE n. 636.331/RJ, o Supremo Tribunal Federal, reconhecendo a repercussão geral da matéria (Tema 210/STF), firmou a tese de que, "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". 2. Recurso especial desprovido, em juízo de retratação, nos termos do art. 1.040, inciso II, do CPC/2015.



A virada jurisprudencial, no âmbito do STJ, pode ser considerada um ponto negativo da tese fixada pelo STF, na medida em que feriu a segurança jurídica e deixou o consumidor desguarnecido.

Cumprido destacar, ainda, que a mudança no entendimento não decorre apenas da “superior autoridade do pronunciamento do STF, [...] mas do princípio da igualdade em face da Constituição, dispensando a todos um tratamento isonômico quanto aos direitos assegurados e aos deveres impostos pelo ordenamento jurídico” (ZAVASCKI, 2012, p. 122). Considerando a importância da isonomia – destacada na lição do citado autor – na análise da tese fixada pelo Supremo, o próximo tópico será dedicado a esse princípio.

## 4.2 Isonomia

O princípio da segurança jurídica, em sua perspectiva voltada para o futuro (a questão da previsibilidade das decisões judiciais), tem como pressuposto lógico o princípio da isonomia. É por entender que os jurisdicionados necessitam de tratamento isonômico pelo Judiciário, que as decisões conflitantes podem colocar em risco um de seus direitos básicos: a igualdade, prevista no artigo 5º, *caput* da CRFB (BRASIL, 1988).

Ao tratar sobre o tema, Moraes (2016, p.49) leciona que uma das facetas do princípio da isonomia é garantir que “[...] o Poder Judiciário, no exercício de sua função jurisdicional de dizer o direito ao caso concreto, deverá utilizar os mecanismos constitucionais no sentido de dar uma interpretação única e igualitária às normas jurídicas”. Como já demonstrado, isto não acontecia no tocante aos contratos de transporte aéreo internacional. Pelo contrário: as normas jurídicas não eram interpretadas de maneira única e igualitária, mas de forma dúbia.

O desrespeito à noção de igualdade não decorria da simples aplicação de diplomas diferentes, mas das consequências disto.

É suficiente imaginar, por exemplo, que dois passageiros de um mesmo voo internacional tiveram suas bagagens extraviadas e decidiram ingressar com uma ação judicial, a fim de serem indenizados pelo dano material sofrido. Apesar de os dois terem vivido a mesma situação e gozarem do mesmo direito, caso os juízes das duas demandas tenham interpretações diferentes sobre qual diploma aplicar, é possível que a pretensão de um deles esteja prescrita e a do outro não. Isto porque os prazos prescricionais previstos pelo CC e CDC são diferentes do prazo das normas internacionais sobre transporte aéreo de passageiros. Era possível, em resumo, tratamentos diferentes para casos iguais.

Este exemplo revela uma discriminação marcante, que deixa margens, inclusive, para arbitrariedades. Isso corrobora a ideia de que o princípio da igualdade exige formas de uniformizar a jurisprudência (MORAES, 2016, p. 49), o que ocorreu com a fixação da tese pelo STF.

Por esta razão, o argumento do Min. Barroso desperta interesse científico, na medida em que guarda relação com os princípios da segurança jurídica e da isonomia. O tratamento igualitário, a ser conferido a todos os consumidores de um determinado serviço, indica o fim de uma discriminação.

De outro modo, analisando o princípio da isonomia através de outra faceta, é possível tecer uma crítica à decisão do supremo. Ao mesmo tempo em que a tese fixada pelo STF prestigiou o princípio da isonomia, sob seu ponto de vista formal, deixou de perseguir a igualdade material. Isto porque esta proposição – igualdade – não pode ser interpretada “em sentido individualista, que não leve em conta as diferenças entre grupos” (SILVA, 2014, p. 475).

Sobre o tema, interessante destacar a lição de Alexy (2015, p. 396), que informa que o Estado não poderá inserir todas as pessoas nas mesmas posições jurídicas, haja vista que elas são diferentes, usando como exemplo a assistência social, a qual é destinada apenas aos mais necessitados.

Assim como no exemplo do autor, o qual destaca (*a contrario sensu*) que não haveria sentido em promover programas de assistência social aos mais ricos, observa-se que não há razão para conferir um tratamento jurídico que prestigia a parte inegavelmente mais forte de uma relação processual. Como explicitado no primeiro capítulo deste trabalho, o consumidor é vulnerável e este fato justifica sua proteção pela ordem jurídica nacional. Sendo assim, o intérprete (o STF, no caso ora em análise) deveria conferir tratamento apto a nivelar a relação desigual e, portanto, não deveria ensejar um aumento da referida desigualdade.

Neste ponto, cumpre fazer uma crítica a uma fala do ministro Barroso durante a sessão que fixou a tese que é o objeto deste trabalho. O ministro afirmou: “[...] nós estamos aqui lidando com transporte aéreo; nós não estamos lidando com um consumidor hipossuficiente, que precise de uma exacerbação da proteção do Estado” (STF, 2017).

O consumidor hipossuficiente é aquele que encontra dificuldade para comprovar seus direitos. A hipossuficiência é, portanto, matéria de ordem processual. Sendo assim, observa-se que “apenas quando as partes, consumidor e fornecedor, estiverem litigando poder-se-á falar em produção de prova [...] o consumidor precisa demonstrar caso a caso a hipossuficiência” (KHOURI, 2013, p. 139-140). Isto implica dizer que não procede a

afirmação de que o consumidor não é hipossuficiente em contratos de transporte aéreo, uma vez que não é possível fazer tal generalização. Este argumento, então, não tem o condão de afastar a aplicação do CDC em qualquer caso.

É possível que o ministro tenha confundido os conceitos “hipossuficiência” e “vulnerabilidade” porque aqueles que fazem viagens internacionais possuem, em tese, condição financeira e informacional melhor que a média da população. Ainda assim, a ideia permanece errada. Isto porque a vulnerabilidade só pode ser uma análise do consumidor em face do fornecedor, jamais daquele individualmente. Conforme exposição feita no primeiro capítulo deste trabalho<sup>32</sup>, ainda que um determinado consumidor seja uma pessoa rica, ele pode apresentar outras nuances de vulnerabilidade. Em suma: não há que se discutir, de maneira abstrata, a hipossuficiência dos consumidores. Ademais, a vulnerabilidade é uma característica inerente a eles.

É justamente a vulnerabilidade que pode ser relacionada com os pontos que Alexy (2015, p. 396-400) utiliza como critérios para justificar um tratamento desigual, quais sejam a igualdade fática parcial e a igualdade valorativa em relação a determinados tratamentos.

Por óbvio, um consumidor não é desigual ao fornecedor quanto a absolutamente todos os critérios de comparação. Em que pese o fato dessa desigualdade não ser universal, mas parcial, esta é valorada (por princípios e regras, seja na CRFB, seja no CDC) como suficiente para sustentar um tratamento diferenciado ao consumidor.

Diante do exposto nos últimos parágrafos, podemos sintetizar que o princípio da igualdade “*prima facie* exige um tratamento igual e permite um tratamento desigual apenas se isso for justificado [...]” (ALEXY, 2015, p. 411).

A referida possibilidade relaciona-se com primados de interpretação constitucional, os quais serão abordados no tópico seguinte.

### **4.3 A interpretação constitucional**

É impreterível dizer que a proteção ao consumidor não é o único vetor que a CRFB possui. A Constituição Cidadã também estabelece, em seu artigo 178, que o transporte internacional deve observar os acordos firmados pela União (BRASIL, 1988). Apesar de ter sido objeto de emenda constitucional, o referido artigo já assim determinava em sua redação original.

---

<sup>32</sup> Remete-se o leitor ao ponto 2.3 do trabalho.

De bom alvitre é expor que “todas as normas que estão postas no Texto Constitucional partilham o mesmo *status* hierárquico, não havendo diferença, nesse aspecto, entre elas” (MENDES, 2015, p. 65). Isso implica dizer que não existe uma ordem de importância entre o artigo 178 da CRFB e os artigos que impõem a proteção dos consumidores.

Por outro lado, já que a defesa do consumidor é um direito fundamental e, como tal, considerada cláusula pétrea, é possível suscitar a tese de que esta norma gozaria de primazia sobre as que não são direitos fundamentais, o que legitimaria a aplicação do CDC em face das normas internacionais. Na realidade, o Direito pátrio dedica interpretação ampliativa às normas que conferem direitos básicos, como ensina Moraes (2016, p. 46) ao explicar que os direitos previstos no artigo 5º da CRFB se destinam aos estrangeiros em trânsito no Brasil, ainda que a interpretação literal do texto constitucional não contemple tais pessoas.

Atrelada a tal questão está a noção de máxima efetividade, a qual revela, no magistério de Mendes (2015, p. 95-96), que o intérprete deve prezar pela interpretação que mais garanta a eficácia de um direito, notadamente quando for um direito fundamental.

A suposta tese seria uma consequência proveniente da natureza de regra fundamental dos direitos fundamentais, ou seja, aquela “situação jurídica sem a qual a pessoa humana não se realiza, não convive e, às vezes, nem mesmo sobrevive” (SILVA, 2014, p. 450). Acontece que, em que pese o fato de tal alegação ganhar contornos interessantes sob o ponto de vista acadêmico, a referida tese não é aceita pela jurisprudência pátria. Isto pode ser evidenciado pelo seguinte julgado do STF:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. DISPOSITIVO CONSTITUCIONAL. IMPOSSIBILIDADE JURÍDICA. PRINCÍPIO DA UNIDADE DA CONSTITUIÇÃO. OBSERVÂNCIA. A tese de que há hierarquia entre normas constitucionais originárias dando azo à declaração de constitucionalidade de umas em face de outras e impossível com o sistema de constituição rígida. [...] (STF, 1996).

Neste julgado, o STF afirmou que as chamadas cláusulas pétreas, apesar de serem limites impostos ao poder constituinte reformador, não podem ser consideradas superiores àquelas que não gozam do mesmo *status*. Dessa forma, considerando que a Corte Constitucional já sustenta esta posição há mais de duas décadas, pode-se dizer que o tribunal manteve coerência neste aspecto.

Esta ementa representa o entendimento doutrinário e jurisprudencial de que os “direitos fundamentais podem sofrer limitações, quando enfrentam outros valores de ordem

constitucional, inclusive outros direitos fundamentais” (MENDES, 2015, p. 143). Resta claro, portanto, que os direitos fundamentais não são absolutos. Mas seriam absolutas as suas restrições? Em outras palavras: considerando que é possível que os direitos do consumidor sejam contidos por outra norma de envergadura constitucional, questiona-se se qualquer norma constitucional poderia fazê-lo e, ainda, se o artigo 178 da CRFB seria uma delas.

Com base nas explicações de Alexy (2015, p. 276-301), apreende-se que as normas de direito internacional sobre transporte aéreo são restrições indiretamente constitucionais, na medida em que são diplomas infraconstitucionais cuja incorporação foi autorizada pela própria Constituição, mais especificamente por seu artigo 178. Ainda de acordo com o referido autor, para que este tipo de restrição seja juridicamente possível, faz-se necessário um juízo de valor que entenda o direito fundamental (*in casu* proteção ao consumidor) menos importante que a restrição.

Conforme essa linha de raciocínio, ganha força a tese de que a aplicação das normas internacionais deveria ter sido afastada. Isto porque, se considerarmos que a regulação do transporte internacional tem um “peso maior” que a proteção ao consumidor, seria forçoso concluir que o legislador do Brasil estaria vinculado, subordinado às normas internacionais. Tal preocupação, aliás, foi demonstrada pelo ministro Teori Zavascki em seu voto (STF, 2017).

De qualquer forma, as duas disposições fazem parte do mesmo texto e, não havendo hierarquia entre as mesmas, é necessário explicitar os primados que guiam suas interpretações. Isto deve ser feito conjuntamente, porque, com base no princípio da unidade constitucional, “não se interpreta o direito em tiras, aos pedaços” (GRAU apud MENDES, 2015, p. 94), de modo que o intérprete constitucional deve considerar toda a Constituição, do primeiro ao último artigo, como um sistema coeso, não contraditório.

Primeiramente, nota-se que um dos vetores que guia a interpretação constitucional é o efeito integrador, o qual impõe que “na resolução dos problemas jurídico-constitucionais, têm primazia os critérios ou pontos de vistas que favoreçam a integração e unidade-político social” (FERNANDES, 2014, p. 184). Por este motivo, questiona-se: a proteção aos consumidores não favoreceria tal integração?

Esse princípio obriga a busca de uma interpretação que melhor integre o texto constitucional à realidade. Nesse sentido, é importante resgatar lição do primeiro capítulo deste trabalho, que indica que a regulamentação do transporte aéreo internacional conserva elementos que eram compatíveis com a realidade da época em que o transporte aéreo era

incipiente. É, portanto, incompatível com a realidade atual. Nesse sentido, é possível afirmar que a tese fixada pelo STF feriu o princípio do efeito integrador.

Como contraponto, é fundamental destacar trecho da fala do ministro Gilmar Mendes, durante a sessão que serviu para fixar a tese que é objeto do presente trabalho, na qual disse que o art. 178 da CRF não anulou a proteção ao consumidor, mas apenas exigia que esta observasse os ditames das regras internacionais. (STF, 2017).

A observação é pertinente, haja vista que enuncia a ideia de que o CDC e as normas internacionais podem ter convivência.

Segundo a teoria dos diálogos das fontes, como a seara do Direito Civil é multifacetada, com diversos diplomas legais, é necessário que estes sejam harmonizados. Dessa forma, uma norma não exclui a aplicação de outra, mas, pelo contrário, trabalha em conjunto com ela, de maneira que ambas dialogam (FARIAS; ROSENVALD, 2015, p. 50-52).

A questão é útil porque aplicar, ao mesmo tempo, o CDC e as normas internacionais, admitiria pinçar elementos positivos de um diploma sem deixar de aplicar o outro. Isto, aliás, não é uma novidade.

Como exemplo, podemos pensar em um contrato de transporte qualquer, diverso do transporte aéreo internacional. O artigo 735 do CC<sup>33</sup> determina que a culpa exclusiva de terceiros não afasta o dever de indenizar (BRASIL, 2002), ao contrário do que dispõe o artigo 12, §3º, III do CDC<sup>34</sup> (BRASIL, 1990). Nessa hipótese, e com base no diálogo das fontes, não é necessária a aplicação de um diploma e consequente exclusão do outro.

Para melhor atender os ditames do artigo 5º, XXXII da CRFB (BRASIL, 1988), o intérprete poderia não afastar eventual indenização a qual o consumidor tem direito, de maneira que o fornecedor ingressaria com ação de regresso contra o terceiro culpado (aplicando o CC) e, simultaneamente, poderia aplicar institutos consumeristas, como inversão do ônus da prova e teoria menor da desconsideração da personalidade jurídica.

Ocorre que a tese fixada pelo STF não seguiu fielmente este propósito. Apesar de permitir o diálogo quanto aos danos morais, fato que será abordado em tópico futuro, não permitiu para os danos materiais e o prazo prescricional. Dessa forma, em vez de prestigiar o diálogo das fontes, conferindo justa proteção aos consumidores, a Corte Constitucional fixou

---

<sup>33</sup> Art. 735 do CC: A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

<sup>34</sup> Art. 12, §3º: O fabricante, o construtor, o produtor ou importador só não será responsabilizado quando provar: III - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

tese determinando a aplicação de uma norma em face de outra. Esse fato dá margem ao retrocesso, o que será abordado no quesito seguinte.

#### **4.4 Vedação ao retrocesso**

Em lição sobre o tema, Barroso (2006, p. 152-153) explica que este seria um princípio implícito em nosso ordenamento jurídico, que impede o Estado de retirar um direito já regulamentado por ordem constitucional.

Tal magistério guarda curiosa relação com este trabalho, uma vez que a defesa do consumidor é fruto de um mandamento constitucional e, portanto, o CDC é a regulamentação deste direito. Em outras palavras, e segundo ensinamento de Silva (1999, p. 82-83), tal mandamento é norma constitucional de eficácia limitada, já que não produziu todos os seus efeitos imediatamente após a entrada em vigor da CRFB, ficando vinculada ao trabalho do legislador ordinário, infraconstitucional, que ficou encarregado de elaborar o CDC.

Pode-se dizer que a defesa do consumidor se associou de maneira íntima ao direito pátrio, de tal modo que sua mitigação, ainda que seja em casos específicos, implica em verdadeiro retrocesso. Isto ocorre na medida em que o STF (o Estado) determina a não aplicação do CDC, implicando na extinção de direitos já adquiridos, tais como a reparação integral do dano.

Na realidade, com o início da vigência do CDC, podemos dizer que surge aquilo que Alexy (2015, p. 456) chama de direito de defesa, que é “um direito em face do Estado a que ele se abstenha de intervir”. Esta questão é importante e se relaciona com a vedação ao retrocesso, na medida em que, ainda que a defesa do consumidor não tenha sido absolutamente abolida, a simples intervenção do Estado no sentido de restringi-la já pode implicar em um retrocesso. Isto pode ser constatado na diminuição do prazo prescricional de 05 (cinco) para 02 (dois) anos, ou seja, o direito de ação do consumidor não foi suprimido por completo, mas o tempo para ingressar em juízo diminuiu sensivelmente, o que constitui relevante obstáculo na busca dos seus direitos.

Por se tratar de um princípio implícito na CRFB, torna-se importante destacar em quais matérias ele está contido, ou seja, quais direitos permitem subentender que há vedação ao retrocesso na ordem constitucional brasileira. De acordo com Sarlet (2009, p. 444-448), esta proposição elementar decorre da segurança jurídica, da máxima efetividade das normas de direitos fundamentais e, ainda, da proteção internacional conferida ao tema. Os dois primeiros pontos já foram abordados neste trabalho, de forma que cumpre elucidar o terceiro.

Primeiramente, é importante destacar que os direitos humanos não possuem rol taxativo, podendo variar de acordo com a época e demanda social. Podem ser considerados humanos todos aqueles direitos que garantem uma vida digna (RAMOS, 2017, p. [?]). Sendo assim, podemos dizer que os direitos do consumidor são direitos humanos, na medida em que vivemos na sociedade do consumo, momento em que a figura do consumidor constitui papel basilar na sociedade.

Partindo dessa premissa, o sistema internacional de proteção de direitos humanos, do qual o Brasil é parte, veda que os Estados diminuam proteção já conferida a tais questões, considerando mencionado princípio, que também é chamado de “efeito cliquet” (RAMOS, 2017, p. [?]). Como exemplo de tal proibição, destacamos o artigo 4º da Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de San José da Costa Rica), que diz, dentre outras coisas, que os países que já aboliram a pena de morte ficam proibidos de restabelecê-la (BRASIL, 1992).

Fica evidente que o tratamento conferido à matéria indica que, caso o Brasil adote novamente a pena de morte, a questão será tratada como um retrocesso. Guardadas as devidas proporções, isto aconteceu com os consumidores.

Nota-se, portanto, que apesar da vedação ao retrocesso estar implícita em nossa Lei Maior, este princípio tem previsão mais evidente em tratado internacional do qual o Brasil é signatário. Isto nos leva a constatar outro fator que permite o reconhecimento do “efeito cliquet” na ordem jurídica nacional, qual seja o artigo 5º, §2º da CRFB (BRASIL, 1988). Sendo um princípio que decorre de tratado internacional em que a República Federativa do Brasil é parte, não pode ser excluído da carta constitucional e, também por isso, integra o direito pátrio.

Observa-se que este princípio não é absoluto porque os direitos fundamentais também não o são. Além disso, se fosse, prejudicaria a própria função legiferante do Estado. Apesar desta observação, devemos sempre prestigiar o núcleo fundamental dos direitos (SARLET, 2009, p. 450-457).

Destarte, resta claro que mudanças sociais podem exigir que o legislador ordinário promova ajustes, fato que pode ser depreendido a partir da lição de Venosa (2016, p. 59) que diz que “o ideal jurídico não pode valer-se unicamente de princípios abstratos. Aliás, não se admite direito em abstrato, apartado da realidade histórica”. O direito deve servir a realidade, não o contrário. Dessa forma, mudanças inevitavelmente vão acontecer, o que não pode ser um argumento plausível para suprimir o núcleo fundamental de um direito, como é a defesa do consumidor.



As normas internacionais, no caso concreto analisado, não alijam a defesa do consumidor da ordem jurídica vigente. Pelo contrário: a Convenção de Montreal, por exemplo, cita a “proteção dos interesses dos usuários de transporte aéreo internacional” em seu preâmbulo (BRASIL, 2006). Contudo, sua aplicação em detrimento do CDC atinge o núcleo fundamental da proteção, como exaustivamente demonstrado neste trabalho, o que desautoriza o entendimento do STF.

Além da observação quanto à intangibilidade do cerne do direito, Sarlet (2009, p. 454) aduz que, em um caso concreto, devemos observar sempre a decisão “mais compatível com a dignidade da pessoa humana”. A questão exige uma explicação um pouco mais detalhada, uma vez que este é um conceito de veras abstrato.

A dignidade da pessoa humana, apesar de admitir uma pluralidade de conceitos, pode ser entendida como uma tarefa do Estado e um limite imposto a ele. Isto porque a dignidade é tudo aquilo inerente a todos os humanos, não podendo ser alienada. E, além disso, uma meta ao Estado, na medida em que este deve criar mecanismos que permitam o exercício da dignidade (SARLET, 2006, p. 47). No caso em análise, o STF (Estado) não criou tais mecanismos aos consumidores, nem sequer manteve os existentes, mas criou obstáculos. Posto isso, passa-se a analisar os reflexos da decisão.

#### 4.5 Impactos da tese fixada pelo STF

Inicialmente, destaca-se que os acordos internacionais devem ser encarados também como normas de proteção do consumidor. Por essa razão, só devem admitir derrogação benéfica aos passageiros (MARQUES, SQUEFF, 2017). Sendo assim, uma consequência da decisão do STF é a afronta a esse ideal. Dito isso, veja-se o teor do acórdão que reconheceu a repercussão geral:

Recurso Extraordinário. Extravio de bagagem. **Limitação de danos materiais e morais.** Conversão de Varsóvia. Código de defesa do consumidor. Princípio constitucional da indenizabilidade restrita. Norma prevalecente. Relevância da questão. Repercussão geral reconhecida. Apresenta repercussão geral o recurso extraordinário que verse sobre a **possibilidade de limitação, com fundamento na convenção de Varsóvia, das indenizações de danos morais e materiais,** decorrentes de extravio de bagagem (STF, 2009, grifo nosso).

Nota-se que a questão tratava, a julgar por esta ementa, também de danos morais. Por outro lado, e em que pese o fato de a redação da tese não ter entrado nesse mérito, os votos dos ministros deixaram claro que os diplomas internacionais limitam apenas os danos materiais (STF, 2017). Esse, aliás, é o entendimento que passou a ser seguido nas decisões

que sucederam a fixação da tese, como no exemplo do já citado REsp 673.048/RS (STJ, 2018).

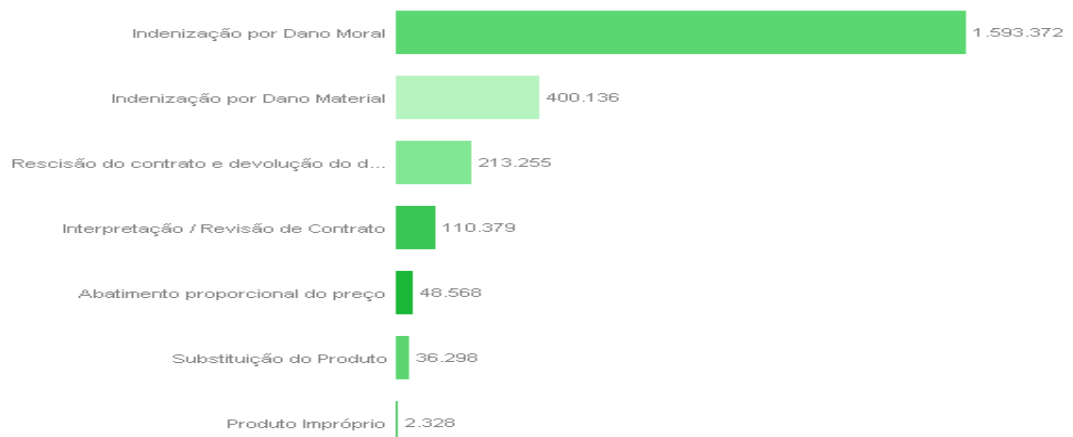
O fundamento disso é o fato de o artigo 22 da Convenção de Montreal permitir o consumidor negociar, junto ao fornecedor, uma alteração no valor do limite da indenização relacionada à má prestação de serviço de transporte de bagagem. Esse fato foi, aliás, destacado pelo ministro Gilmar Mendes durante o seu voto (STF, 2017).

Nesse sentido, nota-se que os danos materiais e morais se diferenciam na medida em que “os primeiros são os que repercutem sobre o patrimônio e, os segundos, sobre a esfera personalíssima do titular” (BITTAR, 2015, p. 34). Por esse motivo, depreende-se que a normal internacional diz respeito ao dano material, haja vista que somente este possui natureza compatível com supramencionada negociação.

Dessa forma, o dano moral será fixado com base no artigo 14 do CDC (BRASIL, 1990). Este fato indica o diálogo das fontes, já comentado neste capítulo, na medida em que é possível que o Judiciário aplique o CDC e as normas internacionais no mesmo caso, para fixar dano moral e material, respectivamente<sup>35</sup>.

Isto é importante para entendermos o impacto da tese, na medida em que na Justiça Estadual, nas demandas sobre responsabilidade civil em relações de consumo, no ano de 2017, os pedidos de indenização por dano moral foram quase 04 (quatro) vezes mais frequentes que os decorrentes de dano material. É possível dizer, portanto, que em números relativos, a tese fixada pelo STF não representa um impacto grande. Por outro lado, fica claro que, em números absolutos, este impacto é significativo, uma vez que tramitavam, só em 2017, mais de 400.000 (quatrocentos mil) processos cuja petição inicial requeria reparação por dano material (CNJ, 2018).

Gráfico 01. Fonte: *Site* do Conselho Nacional de Justiça - CNJ (2018)

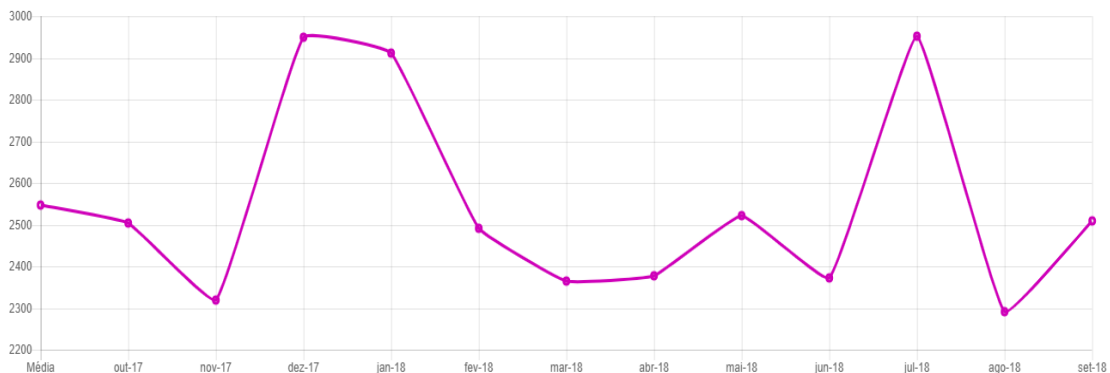


<sup>35</sup> Súmula 37 do STJ: São cumuláveis as indenizações por dano material e dano moral oriundos do mesmo fato

Ainda no tocante aos impactos da tese, é possível dizer que essa pode contribuir para que os fornecedores possam estimar suas despesas de maneira mais precisa, na medida em que esse setor possui custos elevados (SANTACRUZ, 2009). De outro modo, não é possível concluir que tal fato provoque diminuição nos preços das passagens aéreas, beneficiando os consumidores. Na realidade, fenômeno semelhante aconteceu quando a Agência Nacional de Aviação Civil regulamentou pagamento para despacho de bagagens<sup>36</sup>, oportunidade em que se argumentou que os preços das passagens se tornariam mais atrativos para os consumidores. Ocorre que isso não se confirmou e, em curto prazo, os preços chegaram a aumentar (PARENTE, 2018).

Sobre o caso analisado no presente trabalho, nota-se que também não houve uma diminuição no valor das passagens para voos internacionais. Na realidade, a partir de setembro de 2017, portanto meses depois da decisão do STF, até setembro de 2018 os preços das passagens aéreas internacionais foram irregulares (VIAJANET, 2018). Os valores aumentaram e diminuíram ao longo dos meses, de acordo com a imagem abaixo.

Gráfico 02. Fonte: Site Ranking Viaja Net (2018)



Os valores das passagens nos meses que sucederam a fixação da tese pelo STF, então, demonstram a fragilidade de possível argumento a respeito de a tese beneficiar indiretamente os consumidores por causa da diminuição dos seus custos com passagens. Na realidade, essa diminuição não aconteceu.

Considerando as consequências descritas neste tópico do trabalho, assim como aquelas expostas ao longo da monografia (notadamente a limitação ao acesso à justiça pela redução do prazo prescricional e restrição ao ideal de reparação integral dos danos), importante enfatizar, por fim, o seguinte.

<sup>36</sup> Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, da ANAC. Disponível em: [http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo\\_norma/RA2016-0400%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2017-0434.pdf](http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2017-0434.pdf).

Os contratos de transporte, os quais são objeto deste trabalho, possuem implicitamente a “cláusula de incolumidade, qual seja, o transportador deve zelar pela segurança e incolumidade de seus passageiros durante todo o trajeto da viagem. É, assim, uma obrigação de resultado e de garantia” (MELLO, 2017, p. 437). Com efeito, podemos dizer que as obrigações daqueles que prestam este tipo de serviço são ainda mais patentes, na medida em que o transporte exige uma obrigação com o fim e não simplesmente com o meio, prezando sempre pela incolumidade do passageiro.

Dessa forma, é possível dizer que limitar a reparação de eventuais danos é uma atitude que vai de encontro à própria natureza do contrato de transporte, o que reforça as críticas negativas à tese fixada pelo STF.

Por outro lado, nota-se que a Convenção de Montreal não tem previsão acerca de cancelamento ou recusa de embarque. Em tais casos, será aplicada a legislação nacional (SOUSA, 2013, p. 73), o que demonstra que o prejuízo para o consumidor não é irrestrito, na medida em que não alcança absolutamente todas as hipóteses relacionadas à responsabilidade civil do transportador. Ademais, a já citada possibilidade de negociar com o fornecedor, admite a possibilidade de reparação equivalente ao valor declarado pelo passageiro<sup>37</sup>, fato que revela uma exceção à ideia de que a tese foi prejudicial ao consumidor.

Diante de todo o exposto, é possível perceber que a tese fixada pelo STF impacta significativamente no estudo da seara consumerista do Direito. Seus efeitos, em regra, são prejudiciais ao consumidor, apesar de a decisão representar um avanço quanto aos princípios da segurança jurídica e da igualdade. Ademais, entende-se que existem consequências teóricas marcantes porque a tese torna o consumidor ainda mais vulnerável e, além disso, consequências práticas por causa do elevado número de pessoas que são parte em contratos de transporte aéreo, assim como por causa da quantidade de demandas sobre o assunto.

---

<sup>37</sup> Art. 22 da Convenção de Montreal: 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 excederá o valor declarado**, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino. (BRASIL, 2006, grifo nosso).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo central a análise da tese fixada pelo Supremo Tribunal Federal - STF, durante os julgamentos do Recurso Extraordinário - RE 636.331 e do Recurso Extraordinário com Agravo - ARE 766618, a qual determinou a prevalência dos tratados internacionais sobre o Código de Defesa do Consumidor – CDC em litígios que envolvam transporte aéreo internacional. Antes do início da pesquisa, o autor estabeleceu a hipótese de que a referida tese deixaria o consumidor mais desguarnecido do que, de fato, já é.

Após o estudo, verificou-se que a tese pode ser confirmada. Contudo, algumas ressalvas devem ser feitas, o que será demonstrado no decorrer dessas considerações finais.

As Convenções de Varsóvia e Montreal, que são destacadas na redação da tese, devem ser aplicadas para muitas demandas que versam sobre responsabilidade civil em transporte internacional de passageiros. Acontece que o CDC também possui esse âmbito de aplicação, fato que evidencia uma antinomia. Esse fenômeno pode ser resolvido com base em critérios temporais, de hierarquia e de especialidade (o diploma a ser aplicado seria o mais recente, o superior hierarquicamente ou o mais específico, respectivamente).

Com base no critério hierárquico, observa-se que os diplomas possuem o mesmo *status*, já que majoritariamente todos são considerados leis ordinárias. Destaca-se, contudo, a existência de teses que afirmam que o CDC e os tratados internacionais sobre transporte aéreo são normas supralegais.

Já em relação ao critério temporal, nota-se que as normas internacionais podem ser interpretadas como a vontade mais recente do legislador porque a Convenção de Montreal é posterior ao CDC. Por outro lado, com base no mesmo critério cronológico, é possível defender a prevalência do CDC, na medida em que esse é posterior à Convenção de Varsóvia, a qual já tinha previsões contrárias ao disposto na lei nacional (como tais previsões foram mantidas pela Convenção de Montreal, pode-se dizer que o legislador pátrio já as havia abolido).

Por fim, as convenções internacionais são mais específicas que o CDC, haja vista que esse regula relações de consumo em geral e não apenas o transporte aéreo internacional. De outro modo, observa-se que o critério da especialidade não é absoluto, e não enseja o afastamento automático do CDC, sobretudo porque esse estabelece a Política Nacional do Consumo e, portanto, não é plausível que seja desrespeitado em litígios que envolvam o tema.

A questão, no entanto, é mais complexa que isso. Além de tais critérios, devem ser observados parâmetros constitucionais, sobretudo os artigos 5º e 178 da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), os quais determinam a defesa do consumidor e a observância dos acordos internacionais firmados pela União em matéria de transporte internacional. Do contrário, ou seja, se a discussão envolvesse tão somente critérios de resolução de antinomia, a matéria sequer teria chegado ao STF.

A defesa do consumidor é considerada um direito fundamental pela CRFB e, como tal, uma cláusula pétrea. Não é possível, portanto, que o legislador promova mudanças que sejam tendentes a abolir esse direito. Por outro lado, é também com base em dispositivo redigido pelo constituinte originário, que é possível sustentar a ideia de que as convenções internacionais devem ser usadas, na medida em que a CRFB determina a observância de tais diplomas em matéria de transporte internacionais. Neste ponto, destaca-se que não existe hierarquia entre normas dispostas na CRFB.

Já que existe esse conflito, deve-se lançar mão de técnicas de interpretação constitucionais, as quais impõem a leitura que garanta mais eficácia a direitos fundamentais, como o direito do consumidor. Determinam, ainda, que seja feita interpretação da maneira que melhor integre a Constitucional à realidade. Este ponto conduz novamente à necessidade de prevalência do CDC sobre as normas internacionais, já que os dispositivos destas não são compatíveis com a realidade atual. Quando acordos surgiram sobre a matéria, a aviação civil era incipiente e, portanto, disposições como as das Convenções de Varsóvia e Montreal eram necessárias para não tornar inviável a exploração dessa atividade econômica.

Observa-se que a tese fixada pelo STF, ao impor a aplicação dos diplomas internacionais, notadamente as Convenções de Varsóvia e Montreal, determina a limitação de indenizações, assim como a diminuição do prazo para ajuizar ação judicial. A referida limitação contraria a ideia de reparação integral do dano e cria um sentimento de injustiça. A diminuição do prazo prescricional compromete sensivelmente a garantia de acesso à justiça.

Os pontos supracitados representam um desrespeito ao princípio, implícito em nosso ordenamento jurídico, da vedação ao retrocesso. A tese fixada pelo STF, determinando a aplicação de dispositivos que vão de encontro às previsões acerca da defesa do consumidor, mitigou demasiadamente direitos regulamentados por ordem constitucional.

Por outro lado, é possível falar em diálogo das fontes, ou seja, demandas que versam sobre viagem aérea internacional podem ser resolvidas concomitantemente com o CDC. Sobre esse tema, cumpre destacar que os diplomas internacionais discorrem sobre danos patrimoniais, apenas, de modo que a limitação sobre as indenizações não atingem a

reparação por dano moral. Dessa forma, o consumidor pode receber indenização por dano moral com base no CDC e, na mesma demanda, indenização por dano material com base nos diplomas internacionais.

Importante destacar, ainda, que a tese do STF representa um avanço quanto à segurança jurídica, na medida em que existiam decisões que determinavam a aplicação do CDC, enquanto outras obrigavam a observância dos diplomas internacionais. Dessa forma, o jurisdicionado não sabia como seus litígios seriam resolvidos. Além disso, pessoas poderiam receber respostas muito diferentes do Judiciário, a depender do órgão que julgasse a matéria, o que significava um desrespeito à isonomia.

Em que pese o fato de a hipótese ter sido confirmada, porque a tese foi mais benéfica aos fornecedores, é necessário ressaltar que o consumidor não ficou absolutamente desprotegido. As convenções internacionais permitem a reparação integral do dano, ainda que em hipóteses excepcionais. Ademais, apesar de a tese ter sido prejudicial ao consumidor, sua fixação observa a isonomia e segurança jurídica. Ocorre que essas são ressalvas pontuais, uma vez que, em geral, os consumidores foram prejudicados.

Conclui-se que a hipótese traçada no início da presente pesquisa foi confirmada, ou seja, o consumidor tornou-se ainda mais vulnerável diante dos fornecedores no mercado de transporte aéreo internacional. A tese fixada pelo STF representou um retrocesso, na medida em que diminuiu o prazo para ajuizar ações judiciais e limitou os valores das indenizações, desrespeitando o direito fundamental de defesa do consumidor e a garantia de acesso à justiça, contrariando o conceito de vulnerabilidade e a necessidade de reparação integral do dano sofrido pelo consumidor, e indo de encontro aos ideais de interpretação constitucional.

## REFERÊNCIAS

ALEXY, Robert. **Teoria dos direitos fundamentais**. 2 ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2015.

ALMEIDA, João Batista de. **A proteção jurídica do consumidor**. 6 ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

ARAÚJO, Nádia de. **Direito Internacional Privado: teoria e prática brasileira**. 2 ed. atualizada e ampliada. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

BARROSO, Luís Roberto. **O direito Constitucional e a efetividade de suas normas: limites e possibilidades da Constituição brasileira**. 8 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.

BELMONTE, Cláudio. **Proteção contratual do consumidor: conservação e redução do negócio jurídico no Brasil e em Portugal**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002.

BENTES, Elisa Oliveira da Silva; SOARES, Marcelo Pires. **Relações contratuais no consumo de alimentos transgênicos e a proteção do consumidor**. IV Congresso Nacional da FEPODI; Organização FEPODI/CONPEDI/ANPGPUC-SP/UNINOVE. Coordenadores: Livia Gaigher Bosio Campello, Mariana Ribeiro Santiago. São Paulo: FEPODI, 2015.

Disponível em: <

<https://www.conpedi.org.br/publicacoes/z3071234/aod3msh1/9XuwjvVnZv81V77I.pdf>>

Acesso em: 06 de julho de 2018.

BITTAR, Carlos Alberto. **Reparação civil por danos morais**. 4 ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

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

BRASIL. **Constituição Federal da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)> Acesso em: 07 de outubro de 2018.

BRASIL. **Decreto nº 678, de 6 de novembro de 1992** - Promulga a Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), de 22 de novembro de 1969. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d0678.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0678.htm)> Acesso em: 07 de outubro de 2018.

BRASIL. **Decreto 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. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm)> Acesso em: 07 de outubro de 2018.

BRASIL. **Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990** – Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm)> Acesso em: 06 de outubro de 2018.



BRASIL. **Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002** – Institui o Código Civil. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/CCivil\\_03/Leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/2002/L10406.htm) >. Acesso em: 23 de outubro de 2018.

BRASIL. **Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015** – Institui Código de Processo Civil. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13105.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13105.htm)> Acesso em: 07 de outubro de 2018.

BULOS, Uadi Lammêgo. **Curso de Direito Constitucional**. 8 ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

CÂMARA, Alexandre Freitas. **O novo processo civil brasileiro**. São Paulo: Atlas, 2015.

CARVALHO, Felipe Bruno Santabaya de. **A posição hierárquica dos tratados internacionais e da lei complementar no ordenamento jurídico brasileiro**. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XV, n. 97, fev 2012. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=11148](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=11148)>. Acesso em 28 de junho de 2018

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014.

CINTRA, Antonio Carlos de Araújo Cintra; DINAMARCO, Cândido Rangel; GRINOVER, Ada Pellegrini. **Teoria Geral do Processo**. 30 ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2014.

CNJ. **Justiça em números 2018 (ano base 2017)**. Gráfico de demandas judiciais, tramitando em 2017 na Justiça Estadual, sobre responsabilidade civil e direito do consumidor. 2018. Disponível em: < [https://paineis.cnj.jus.br/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=qvw\\_1%2FPainelCNJ.qvw&host=QVS%40neodimio03&anonymous=true&sheet=shResumoDespFT](https://paineis.cnj.jus.br/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=qvw_1%2FPainelCNJ.qvw&host=QVS%40neodimio03&anonymous=true&sheet=shResumoDespFT)> Acesso em 07 de outubro de 2018.

COSTA, Kerton Nascimento; GERAIGE NETO, Zaiden. **A eficácia do Código de Defesa do Consumidor em face do tratamento diferenciado aos consumidores na fase pós-venda, por parte dos serviços de atendimento ao consumidor**. 2015. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2177-70552015000200221&lang=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2177-70552015000200221&lang=pt)> Acesso em: 24 de julho de 2018.

CORREIOS. **Tabela de cotação de moedas**. 2018. Disponível em: < <http://www2.correios.com.br/sistemas/efi/consulta/cotacaomoeda/>> Acesso em 01 de novembro de 2018.

CUNHA JÚNIOR, Dirley da. **Curso de Direito Constitucional**. 6 ed. São Paulo: Juspodivm, 2012.

DIDIER JR, Fredie. **Curso de direito processual civil: teoria da prova, direito probatório, ações probatórias, decisão, precedente, coisa julgada e antecipação dos efeitos da tutela**. 10 ed. Salvador: Ed. Jus Podivm, 2015.

DOLINGER, Jacob. **Direito Internacional Privado: parte geral**. 11 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014

DWORKIN, Ronald. **O império do Direito**. Tradução Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1999

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. **Curso de Direito Civil**: parte geral e LINDB, volume 1. 13 ed. São Paulo: Atlas, 2015.

FERNANDES, Bernardo Gonçalves. **Curso de Direito Constitucional**. 6 ed. Salvador: Editora Juspodivm, 2014.

FERRAZ JÚNIOR, Tercio Sampaio. **Introdução ao estudo do direito**: técnica, decisão, dominação. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2013.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GRINOVER, Ada Pellegrini [et al]. **Código brasileiro de defesa do consumidor**: comentado pelos autores do anteprojeto. 9 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

KELSEN, Hans. **Teoria pura do Direito**. Tradução João Baptista Machado. 6 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

KHOURI, Paulo Roberto Roque Antonio. **Direito do consumidor**: contratos, responsabilidade civil e defesa do consumidor em juízo. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2013.

LASSALLE, Ferdinand. **A essência da Constituição**. 9 ed. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2009.

LIMA, Fernanda Maropo de. **Responsabilidade Civil do prestador de serviços**. [S. l]: Viseu, 2018.

LISBOA, Roberto Senise. **Responsabilidade Civil nas relações de consumo**. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

MARQUES, Claudia Lima; SQUEFF, Tatiana Cardoso. **As regras da Convenção de Montreal e o necessário diálogo das fontes com o CDC**. 2017. Disponível em: <<http://brasilcon.org.br/noticia/as-regras-da-convencao-de-montreal-e-o-necessario-dialogo-das-fontes-com-o-cdc>> Acesso em: 02 de novembro de 2018.

MARQUES, Claudia Lima. **Comentários ao Código de Defesa do Consumidor**. Claudia Lima Marques, Antônio Herman V. Benjamin, Bruno Miragem. 4 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

MARQUES, Claudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor**: o novo regime das relações contratuais. 6 ed. rev., atual e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

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

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 32 ed. ver e atual. São Paulo: Atlas, 2016.

MELLO, Cleyson de Moraes. **Direito Civil: contratos.** 2 ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos Editora, 2017.

MENDES, Gilmar Ferreira. **Curso de Direito Constitucional.** Gilmar Ferreira Mendes e Paulo Gustavo Gonet Branco. 10 ed. e atual. São Paulo: Saraiva, 2015.

NOVELINO, Marcelo. **Direito Constitucional.** 3 ed. São Paulo: Editora Método, 2009.

NUNES, Luis Antonio Rizzatto. **Curso de Direito do Consumidor.** 7 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

PARENTE, Sandro. **Pagar por bagagem despachada é eficiente pra quem?** 2018. Disponível em: < <http://brasilcon.org.br/noticia/pagar-por-bagagem-despachada-e-eficiente-para-quem> > Acesso em: 02 de novembro de 2018.

PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. **Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional.** 1 ed. [S.l]: Editora Bianchi Pilot Training, 2012.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil.** Rio de Janeiro: Forense, 2002.

PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado.** 6 ed. Salvador: Editora JusPodivm, 2014.

RAMOS, André de Carvalho. **Curso de direitos humanos.** 4 ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

RECHSTEINER, Beat Walter. **Direito Internacional Privado: teoria e prática.** 15 ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2012.

SANTACRUZ, Ruy. **Acordos internacionais na indústria de transporte aéreo de passageiros e impactos sobre o bem-estar econômico.** Coordenação Nacional do projeto: Paulo Tafner. Rio de Janeiro: [s.n], 2009. Disponível em: <[http://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/biblioteca/arquivos/er\\_03\\_versaofinal.pdf](http://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/biblioteca/arquivos/er_03_versaofinal.pdf)> Acesso em: 02 de novembro de 2018.

SARLERT, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos Direitos Fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional.** 10 ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2009.

SARLERT, Ingo Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição de 1988.** 4 ed. rev e atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico.** 23 ed. São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, José Afonso da. **Aplicabilidade das normas constitucionais.** 3 ed. 2 tiragem. São Paulo São Paulo: Malheiros Editora, 1999.

SILVA, José Afonso da. **Teoria do Conhecimento Constitucional.** São Paulo: Malheiros Editora, 2014.



<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/340141/recurso-especial-resp-154943-df-1997-0081326-6>> Acesso: 28 de setembro de 2018.

STJ. RECURSO ESPECIAL 1010834-GO. Relator: Ministra Nancy Andrighi. DJ: 03/08/2010, **JusBrasil**, 2010. Disponível: < <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/19134910/recurso-especial-resp-1010834-go-2007-0283503-8>> Acesso em: 25 de agosto de 2018.

TJRJ. APELAÇÃO 005713468201181900042-RJ. Relator: Pedro Saraiva de Andrade Lemos. DJ: 05/12/2012, **JusBrasil**, 2012. Disponível: < <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/386632767/apelacao-apl-571346820118190042-rio-de-janeiro-petropolis-3-vara-civel/inteiro-teor-386632786>> Acesso em: 03 de novembro de 2018.

TJRJ. APELAÇÃO 000680991200681900001-RJ. Relator: Roberto Guimarães. DJ: 05/12/2007, **JusBrasil**, 2008. Disponível em: < <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/399337589/apelacao-apl-68099120068190001-rio-de-janeiro-capital-4-vara-civel>> Acesso em: 03 de novembro de 2018.

TJRJ. RECURSO INOMINADO 02414782120088190001-RJ. Relator: Carla Silva Correia. DJ: 09/04/2010, **JusBrasil**, 2010. Disponível: < <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/135233097/recurso-inominado-ri-2414782120088190001-rj-0241478-2120088190001>> Acesso em: 03 de novembro de 2018.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Introdução ao estudo do direito**: primeiras linhas. 5 ed. rev. e atual. São Paulo: Atlas, 2016.

VIAJA NET. **Ranking Viaja Net**, 2018. Página inicial: as tendências, históricos e variações nos preços das passagens aéreas. Disponível em:< <https://www.viajanet.com.br/ranking>> Acesso em: 22 de outubro de 2018.

ZAVASCKI, Teori Albino. **Eficácia das sentenças na jurisdição constitucional**. 3 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.