



**Dara Neves Duarte**

**O CONFLITO APARENTE DE NORMAS ENTRE O CÓDIGO  
DE DEFESA DO CONSUMIDOR E AS CONVENÇÕES DE  
MONTREAL E VARSÓVIA, FACE AO TRANSPORTE AÉREO  
INTERNACIONAL**

**IPATINGA/MG  
2020**

**DARA NEVES DUARTE**

**O CONFLITO APARENTE DE NORMAS ENTRE O CÓDIGO  
DE DEFESA DO CONSUMIDOR E AS CONVENÇÕES DE  
MONTREAL E VARSÓVIA, FACE AO TRANSPORTE AÉREO  
INTERNACIONAL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao  
Curso de Direito da Faculdade de Direito de  
Ipatinga, como requisito parcial para obtenção do  
título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. João Bosco Araújo

**FACULDADE DE DIREITO DE IPATINGA  
IPATINGA/MG  
2020**

*Dedico esta monografia a Deus, pois foi ele quem me capacitou, me fortaleceu em meio às dificuldades e sempre me encheu de esperanças. Dedico aos meus pais, Cristiane e Joseil, que sempre me incentivaram a lutar pelos meus sonhos e me guiaram em cada decisão tomada. Dedico em especial à minha avó Clemilda, que é um símbolo de exemplo e referência, sempre se fez presente em minha vida e é quem me ajuda a realizar os meus sonhos.*

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus, por me conceder o dom da vida, por ser meu melhor amigo, meu auxílio, consolo, por me capacitar, não só ao longo do curso, mas em todas as minhas realizações e por permitir que isso tudo acontecesse. Não sou merecedora de tamanha graça e misericórdia.

Agradeço aos meus pais, Joseil e Cristiane, por sempre estarem presentes em todos os momentos da minha vida, me apoiando e incentivando, me dando amor de uma forma inexplicável e me ensinando o caminho certo. Sou muito grata por ter um pai tão incrível, que pra mim sempre foi um grande exemplo, e que sempre acreditou em mim, e por ter uma mãe tão presente em minha vida, que me incentivou nas horas difíceis, de desânimo e cansaço. Não me imagino passando por isso tudo sem eles.

À minha avó, sou eternamente grata, por custear a minha faculdade, tornando tudo isso possível, por estar presente não só na minha caminhada acadêmica, mas em toda a minha vida, por sempre me apoiar e ajudar em meus planos e tornar possível a realização dos meus sonhos. Sou grata por tê-la como referência.

Minha gratidão aos meus amigos de sala, Úrsula, Linnecker, Vitória, Bianca e Beatriz, que me deram suporte quando eu precisei e me proporcionaram diversos momentos agradáveis em meio a tantas dificuldades. À Thaís por ter me ajudado no decorrer da minha vida acadêmica.

Não poderia me esquecer dos amigos que sempre estiveram ao meu lado ao decorrer da minha vida, sempre acreditando em mim e me apoiaram no que fosse preciso. Em especial à Júlia (*in memoriam*), que desde a infância esteve presente em minha vida, sendo uma amiga incomparável.

Aos professores, meus eternos agradecimentos, que com dedicação e paciência me proporcionaram conhecimento. E, em especial ao professor João Bosco Araújo, meu orientador, por confiar em meu projeto e pelo suporte, correções e incentivos concedidos.

À Faculdade, FADIPA, seu corpo docente, direção e administração que oportunizaram a janela que hoje vislumbro um horizonte superior, pela ilibada confiança no mérito e ética aqui presentes.

*“Não temas, porque eu sou o teu Deus; eu te esforço, e te ajudo, e te sustento com a destra da minha justiça”. (Bíblia – Isaías 41:10)*

## RESUMO

Grande divergência de opiniões tem se formado recentemente, quando o Supremo Tribunal Federal se posicionou quanto aos contratos de transporte aéreo internacional, que segundo esta decisão, as Convenções de Varsóvia e Montreal devem ser aplicadas ao invés do Código de Defesa do Consumidor, o que limita as indenizações materiais próprias de extravio de bagagens e diminui o prazo prescricional. Nas viagens aéreas internacionais, o extravio de bagagens sempre foi motivo de grande transtorno, não só pelo fato de o consumidor ser submetido a passar dias sem sua bagagem, tendo que comprar utensílios para suprir suas necessidades, mas também por ocorrer desaparecimento ou destruição de alguns de seus pertences, tornando a viagem completamente exaustiva. O que mais gera discussão nesta questão é a clara perda de direitos que o consumidor sofre com a decisão do STF, pois o CDC é mais vantajoso para o consumidor, que é o vulnerável da relação de consumo, sendo esta a relevância social da pesquisa, já que é de interesse do consumidor buscar o equilíbrio nas relações contratuais. Esta pesquisa teve por objetivo analisar como as convenções são aplicadas no transporte aéreo internacional, se pode o tratado internacional ter uma supremacia sobre a lei brasileira, analisando os critérios de solução de antinomias jurídicas. Tem por objetivo, ainda, analisar os diversos argumentos e pontos de vista da doutrina brasileira sobre a norma aplicável à responsabilidade civil do transportador aéreo internacional.

**Palavras-chave:** Transporte aéreo internacional. Convenção de Montreal. Consumidor. Responsabilidade civil do transportador. Indenizações materiais. Extravio de bagagens. Dano Material. Prazo prescricional. Jurisprudência. Supremo Tribunal Federal.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>7</b>
<b>2 HISTÓRIA DO TRANSPORTE AÉREO E DAS CONVENÇÕES DE MONTREAL E VARSÓVIA.....</b>	<b>9</b>
<b>3 A POLÍTICA NACIONAL DA RELAÇÃO DE CONSUMO .....</b>	<b>14</b>
<b>3.1 Código de Defesa do Consumidor.....</b>	<b>14</b>
<b>3.2 A relação de consumo .....</b>	<b>15</b>
<b>3.3 O consumidor como vulnerável da relação contratual .....</b>	<b>17</b>
<b>4 O CONFLITO DE NORMAS ENTRE O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E A CONVENÇÃO DE MONTREAL .....</b>	<b>19</b>
<b>4.1 Responsabilidade civil do transportador .....</b>	<b>20</b>
<b>4.2 Prazo prescricional .....</b>	<b>24</b>
<b>5 A LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL ...</b>	<b>25</b>
<b>5.1 Critérios de solução .....</b>	<b>25</b>
<b>5.1.1 Monismo e Dualismo.....</b>	<b>27</b>
<b>5.2 Superior Tribunal de Justiça .....</b>	<b>28</b>
<b>5.3 Decisão do Supremo Tribunal Federal .....</b>	<b>29</b>
<b>5.4 Necessidade de atualizações de normas .....</b>	<b>31</b>
<b>6 CONCLUSÃO .....</b>	<b>35</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>37</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A incidência sobre extravios de bagagens em viagens internacionais tem sido um tema bastante polêmico e controvertido. Frequentemente, tais ocorrências acarretam transtorno e desconforto para o consumidor, seja qual for sua faixa etária e classe social. Ultimamente este tema tem sido causa de demasiados processos que geram grandes discussões por parte da justiça, constantemente fracionando opiniões, tanto da parte judiciária quanto da consumidora.

Não raro, é apreciado pelo poder judiciário brasileiro inúmeros casos em que é retratada a responsabilidade civil do transportador aéreo internacional, o que sempre causou dúvidas e exigiu uma melhor análise sobre qual legislação deve ser aplicada a estes casos.

O Código de Defesa do Consumidor, que é regulamentado pela Constituição Federal de 1988, prevê proteção ampla aos consumidores, reconhecendo a notável vulnerabilidade do consumidor em relação ao fornecedor nas relações de consumo. Entretanto, a Convenção de Montreal, atualização da Convenção de Varsóvia, que tem por objetivo unificar certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, prevê normas que limitam a responsabilidade civil do transportador aéreo internacional, o que claramente reduz direitos do consumidor.

Há alguns anos o Judiciário vem recebendo demandas de indenizações por dano material com relação ao transporte internacional, gerando divergência de posicionamentos sobre qual norma ser aplicada.

As decisões do Superior Tribunal de Justiça vinham sendo por aplicar o Código de Defesa do Consumidor, entendendo ser constitucional e o mais favorável ao consumidor.

Recentemente, o Supremo Tribunal Federal se posicionou quanto à questão em pauta, decidindo que no tocante à responsabilidade civil do transportador aéreo internacional serão aplicadas as Convenções de Varsóvia e Montreal, e não o CDC, desta forma limitando as indenizações materiais e diminuindo o prazo prescricional.

A decisão do STF gerou grande discussão entre os aplicadores do Direito e também por parte de pessoas que por algum motivo se interessam pelo tema. Se por um lado uma parte concordou com tal posicionamento, por outro gerou divergência de opiniões.



Considerando ser um assunto decorrente de casos corriqueiros, que causa sérios problemas ao consumidor, pretende-se desenvolver esta pesquisa com o intuito de esclarecer sobre o assunto em pauta, analisando os pontos de vista da doutrina, tendo em vista a polarização de argumentos e avaliar os critérios de solução de conflitos de normas.

## 2 HISTÓRIA DO TRANSPORTE AÉREO E DAS CONVENÇÕES DE MONTREAL E VARSÓVIA

Desde os tempos mais remotos, a necessidade de locomoção do ser humano sempre existiu de forma indispensável. O homem sempre teve o sonho de voar, sendo sempre de forma inimaginável. Com grande habilidade e criatividade, de acordo com Marcos Roberto Palhares<sup>1</sup> (2018), em 1783, na França, houve 5 casos de sucesso na história da aviação. O balão era uma ideia que vinha sendo discutida e estudada há tempos por várias pessoas em diversas partes do mundo e finalmente tornou-se possível sua realização.

Conforme Palhares (2018), os irmãos Montgolfier<sup>2</sup> exibiram o primeiro balão de ar quente não tripulado em 4 de Junho. Posteriormente

em 19 de outubro, os Montgolfiers lançaram o primeiro voo tripulado, um balão ainda atado com humanos a bordo, no Folie Tiron em Paris. Os aviadores foram o cientista Jean-François Pilâtre de Rozier, o gerente de fabricação Jean-Baptiste Réveillon e Giroud de Villette. (PALHARES, 2018, p.7)

Demonstrações de voo livre com passageiros foram feitas. Logo após, também foi descoberto o gás hidrogênio, que deu origem ao balão de hidrogênio. Diante de tal avanço, aumentaram os estudos sobre o voo mais pesado que o ar. Palhares (2018) comenta que “várias teorias em mecânica pelos físicos como a dinâmica dos fluídos e as leis do movimento de Newton, levaram à fundação da aerodinâmica moderna, principalmente por Sir George Cayley<sup>3</sup>.” (PALHARES, 2018).

O transporte aéreo passou por diversos estudos e invenções, como por exemplo, o dirigível<sup>4</sup>. De acordo com Palhares (2018), Santos Dumont<sup>5</sup> foi o piloto pioneiro mais bem sucedido na tentativa de voo de um dirigível. Diante de constantes projetos de naves, Santos Dumont, sempre genioso em suas invenções,

---

<sup>1</sup> Representante no Brasil da empresa pioneira em turismo espacial – Virgin Galactic, na função de Accredited Space Agent; Futuro brasileiro no espaço pela iniciativa privada, empresário, escritor, explorador, aventureiro e palestrante.

<sup>2</sup> Inventores franceses Inventores franceses do século XVIII

<sup>3</sup> Engenheiro inglês, pioneiro da aeronáutica. Fez parte do partido Whig, e membro do parlamento, como deputado pelo distrito de Scarborough, North Yorkshire, de 1832 a 1835.

<sup>4</sup> Um balão dirigível é uma aeronave mais leve do que o ar, que pode ser controlada por um condutor. Os balões dirigíveis sustentam-se no ar através de uma grande cavidade que é preenchida com um gás menos denso do que o da atmosfera, como o gás hélio ou hidrogênio, dessa forma o balão sobe lentamente. Como o próprio nome já diz, “dirigíveis” são balões manobrados pelo homem.

<sup>5</sup> Alberto Santos Dumont foi um aeronauta, esportista e inventor brasileiro, também conhecido como pai da aviação.

criou o 14-bis, um avião considerado uma máquina mais pesada do que o ar. Fez seu voo em 13 de setembro de 1906, em Paris, onde várias pessoas puderam assistir.

Há uma divergência mundial sobre quem criou o avião. Vários são os aviadores que supostamente poderiam ser considerados criadores, mas dentre eles se destacam os irmãos Wright<sup>6</sup>. Um dos argumentos utilizados para conceder a criação a Santos Dumont é o fato de que ele fez seu voo com o 14-bis sem nenhuma ajuda para decolagem.

Em uma entrevista à rede Globo, o historiador do museu Aeroespacial do Rio de Janeiro, Gustavo de Mello, constatou que

Santos Dumont fez seu voo diante de uma comissão científica do Aeroclube da França, primeiro órgão aviatório do mundo, jornalistas e um público de curiosos, perfazendo quase mil assistentes. O 14 Bis tinha trem de pouso, um motor de 50HP e decolava e pousava por meios próprios, requisito necessário de acordo com a definição de um avião, segundo o Aeroclube da França. Em suma, os irmãos americanos tinham um planador com motor, e não um avião. (MELLO, 2012).

De fato, o transporte aéreo é fundamental para maior economia de tempo, devido à agilidade de deslocamento, e conseqüentemente um crescimento econômico mais acelerado. Entretanto, foi depois da Segunda Guerra Mundial que o transporte aéreo foi mais procurado por diversos países, com a finalidade de se desenvolverem economicamente. Nesse passo,

com o advento da 3ª Revolução Industrial ou Revolução Técnica-Científica-Informacional, iniciada na década de 1970, ocorreu uma melhoria considerável nos setores de informática e comunicação, que conseqüentemente proporcionaram aos aviões mais tecnologia, informatização e segurança. (SILVA; PARRA, 2008, p. 2).

Logo após a 3ª Revolução Industrial (1970), houve um grande desenvolvimento na tecnologia da aviação, dando origem aos serviços de turismo, que atualmente é um ramo extremamente lucrativo e essencial para o desenvolvimento global. Com o serviço de turismo, o transporte aéreo passou a ser utilizado por indeterminadas categorias de pessoas.

---

<sup>6</sup> Irmãos Wright, Wilbur e Orville, foram dois inventores norte-americanos, considerados nos Estados Unidos e em outros países, como os pioneiros da aviação.

Apesar de o transporte aéreo ter sido comercializado, havia grande dificuldade para criação de empresas aéreas devido ao custo e não havia segurança para os passageiros.

Mediante avanços tecnológicos e criação das companhias aéreas, nasceu assim a relação de consumo entre prestador de serviço e consumidor no transporte aéreo. Com o objetivo de reduzir os riscos e expandir possibilidades para o desenvolvimento, houve necessidade de criação de normas,

como as convenções de Paris (1919), deram suporte à criação da Comissão Nacional de Navegação Aérea (CINA), embrião da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). A convenção de Havana (1928) tratou, prioritariamente, dos direitos comerciais aéreos e posteriormente, a de Varsóvia (1929). (SILVA; SILVA; SANTOS, 2016, p. 380).

Por sua vez, a tecnologia ainda não era desenvolvida o suficiente para cobrir eventuais riscos de acidentes havidos no transporte aéreo, deixando as empresas de aviação em evidente prejuízo pelas indenizações devidas a estas situações. Logo, foi criada a Convenção de Varsóvia, tendo como finalidade a proteção das companhias aéreas, com o “objetivo de impedir que fixação de indenizações de valor ilimitado pudesse inviabilizar o transporte aéreo, pela própria dificuldade da empresa transportadora em responder pelos prejuízos causados em acidente.” (CAVALIERI FILHO, 2015, p. 426).

O Sistema de Varsóvia, segundo Umberto Cassiano Garcia Scramim<sup>7</sup> (2016), encontrava-se “manifestamente fissurado, em razão dos inúmeros protocolos, convenções, acordos”. Então se fez necessária a criação da Convenção de Montreal, de caráter substitutivo e uniformizador.

Em maio de 1999, na cidade de Montreal no Canadá, realizou-se a Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, a qual foi contemplada com a participação de 118 países, sendo o Brasil um deles. A referida conferência foi realizada pela Organização Internacional de Aviação Civil<sup>8</sup> (OACI) com o intuito de analisar os projetos organizados pelo Comitê Jurídico da OACI e pelo Grupo

---

<sup>7</sup> Membro da Advocacia-Geral da União - Procurador Federal. Professor na Universidade Paranaense - UNIPAR. Doutorando e Mestre pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo - USP. Graduado em Direito pela Universidade Estadual de Maringá-PR.

<sup>8</sup> Agência especializada das Nações Unidas responsável pela promoção do desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial. Sua sede se localiza em Montreal, Canadá. É considerada a principal organização governamental de aviação civil, contendo 191 Estados-contratantes e representantes da indústria e de profissionais da aviação.

Especial sobre a modernização do Sistema de Varsóvia. Com isto, definiu-se o acolhimento de uma nova Convenção com o objetivo de unificar as regras sobre o transporte aéreo internacional.

Com essa determinante, de acordo com o texto da Convenção de Montreal, Decreto n. 5.910, de 27 de setembro de 2006, a mesma foi promulgada com a finalidade de “Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional” (BRASIL, 2006), sendo celebrada em 28 de maio de 1999, em Montreal. Esta, em 18 de abril de 2006 foi aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 59. Tal acordo já vigorava internacionalmente desde 2003, passando a vigorar no Brasil apenas após sua aprovação e Decreto.

No que se refere às inovações trazidas pela Convenção de Montreal, dentre elas está a causa de grande discussão que será exposta em momento oportuno. Cabe analisar e comentar sobre o Código de Defesa do Consumidor, esclarecendo também como surgiu a defesa do consumidor no Brasil. Segundo Sérgio Cavaliéri Filho<sup>9</sup> (2011), o primeiro relato que se teve à respeito de interesse em defesa o consumidor foi na década de 70, sendo formadas as primeiras associações civis e entidades governamentais, ao passo que

em 1974 foi criado, no Rio de Janeiro, o Conselho de Defesa do Consumidor (CONDECON); em 1976 foi criada, em Curitiba, a Associação de Defesa e Orientação do Consumidor (ADOC); 1976, em Porto Alegre, a Associação de Proteção ao Consumidor (APC); em maio de 1976, pelo Decreto nº 7.890, o Governo de São Paulo criou o Sistema Estadual de Proteção ao Consumidor, que previa em sua estrutura, como órgãos centrais, o Conselho Estadual de Proteção ao Consumidor e o Grupo Executivo de Proteção ao Consumidor, depois denominado de PROCON. (CAVALIERI FILHO, 2011, p.7).

Foi na década de 80, onde houve a recessão econômica, que surgiu o movimento consumerista brasileiro. Despertou-se então o interesse do próprio consumidor brasileiro pelos seus direitos, sendo introduzido na Constituição de 1988 o dever do Estado em defender os interesses do Consumidor, se tornando a proteção do consumidor um direito fundamental.

Foi decretado pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Presidente da República, na forma da lei federal nº 8.078, o Código de Defesa do Consumidor, em

---

<sup>9</sup> Formado pela UFRJ, é desembargador e ex-presidente do Tribunal de Justiça do Rio. Foi diretor, por quatro anos, da Escola de Magistratura. Há 38 anos é professor da Universidade Estácio de Sá.

11 de setembro de 1990 e regulamentado pelo decreto 2.181 de 20 de março de 1997.

## 3 A POLÍTICA NACIONAL DA RELAÇÃO DE CONSUMO

### 3.1 Código de Defesa do Consumidor

Na esfera de direito do consumidor, antes da existência de normas que o regessem, havia grande desequilíbrio entre consumidor e fornecedor, vez que não existia a possibilidade de negociação. Em virtude dessa disparidade, era necessária a criação de normas que orientassem as relações de consumo, a fim de equilibrar a relação entre consumidor e fornecedor, sendo o primeiro vulnerável nesta relação.

Como mencionado no capítulo anterior, diante da necessidade e interesse pela defesa do consumidor brasileiro, criou-se o Código de Defesa do Consumidor.

O CDC, Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990, foi criado, segundo seu art. 4º<sup>10</sup>, com a finalidade de “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” (BRASIL, 1990).

Posteriormente, a defesa do consumidor foi promovida à direito fundamental pela Constituição Federal de 1988. A carta magna, em seu art. 5º, inciso XXXII<sup>11</sup>, estabelece como dever do Estado, a proteção ao consumidor. Em adição a esta proteção, a CF/1988 coloca a defesa do consumidor como um princípio de ordem econômica, conforme o art.170, inciso V<sup>12</sup>.

Em se tratando do CDC, introduziu-se, na forma do seu art.4º, a Política Nacional das Relações de Consumo, segundo a qual visa dar o suporte necessário para as necessidades dos consumidores, garantindo que seja respeitada a sua dignidade, saúde, segurança, inclusive assegurando seus interesses econômicos e melhoria da sua qualidade de vida. Também tem o objetivo de garantir a

---

<sup>10</sup> 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: (Redação dada pela Lei nº 9.008, de 21.3.1995)

<sup>11</sup> Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

<sup>12</sup> Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

V - defesa do consumidor;

transparência e a harmonia das relações de consumo, tendo em vista a vulnerabilidade do consumidor. Segundo Demetrius Malavazi<sup>13</sup> (2017) “diz-se vulnerável a pessoa que na relação jurídica figura, de forma permanente ou transitória, em pé de desvantagem em relação à outra”. O consumidor goza de presunção de vulnerabilidade.

As normas estabelecidas no art.4º do CDC estão em consonância com o princípio de ordem econômica, previsto no art. 170 da CF/88, juntamente com o art. 5º da mesma, que trata da proteção dos direitos e das garantias fundamentais, com o objetivo de oferecer uma maior harmonia às relações de consumo.

### **3.2 A relação de consumo**

O CDC é aplicável apenas às relações de consumo. Desse modo, é necessário observar os elementos caracterizam tal relação. Compondo a base desta relação, é essencial existir três elementos que são o consumidor, o fornecedor e o produto ou serviço. Esses três elementos são divididos em subjetivos e objetivos, sendo o consumidor e o fornecedor subjetivos, e produto ou serviço são objetivos.

Previsto no art. 2º, o próprio CDC traz a definição de consumidor, caracterizado como “toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”.

A base para se obter o conceito de fornecedor em sua essência é o termo “destinatário final”. Na doutrina brasileira existem duas correntes que visam esclarecer este termo, sendo elas a corrente finalista (subjetiva) e a corrente maximalista (objetiva).

Em se tratando da corrente finalista (subjetiva), todo aquele que utiliza o bem como consumidor final fático e econômico é considerado destinatário final. Conforme Malavazi (2017) “consumidor final fático é quem adquire bem ou serviço para o seu uso pessoal”. Posto isso, segundo a corrente finalista, é considerado consumidor aquele que obtém um bem para fins individuais, sem a finalidade de mercantilizar.

Pela corrente maximalista (objetiva), entende-se como destinatário final o consumidor que adquire um bem para si mesmo, sem se fazer necessária a

---

<sup>13</sup> Advogado. Graduado pela Universidade Camilo Castelo Branco – UNICASTELO.



observância do destino econômico ou suas intenções. Desta forma, poderia se qualificar como consumidor tanto a pessoa física quanto uma empresa ou indústria, que obterá o bem para comercializar, pois pouco importa o seu fim.

Apesar de o Superior Tribunal de Justiça ter optado pela corrente finalista para a interpretação do conceito de consumidor, deixa aberta a possibilidade de, em certas situações, os empresários serem considerados consumidores vulneráveis na relação de consumo, sendo nestes determinados casos amparados pela proteção do CDC.

No que diz respeito ao consumidor, existe ainda outro tipo de consumidor, denominado consumidor equiparado. Previsto também no CDC em seu art.2º, no parágrafo único “equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo”. Em adição à essa modalidade de consumidor, em seguida, no art.17 do CDC diz que “equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento”, evento este que é o acidente de consumo. Deste modo, será considerado consumidor todo indivíduo que acaso venha sofrer dano, sendo direta ou indiretamente, mesmo que não seja o destinatário final.

Analisando o segundo elemento da relação de consumo, o conceito de fornecedor é encontrado no art.3º, caput, do CDC. Segundo este artigo, 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 (BRASIL, 1990).

Portanto, produzindo bens ou serviços com fins lucrativos, é considerado fornecedor. Para esclarecer o que é produto e serviço, o CDC, no §1º e 2º do art.3º<sup>14</sup>, estabelece a definição desses termos. Produto, segundo o §1º, é todo bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial que esteja disponível para a comercialização. Já o serviço, o §2º define como “qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de

<sup>14</sup> Art. 3º § 1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial.

§ 2º 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.

crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista”. (BRASIL, 1990).

Sendo assim, será regulada pelo CDC a relação de consumo, segundo a qual contém a presença dos três elementos que a constituem: consumidor, fornecedor e produto ou serviço.

### **3.3 O consumidor como vulnerável da relação contratual**

A Política Nacional das Relações de Consumo é apresentada no Capítulo II do CDC, que no art.4º é apresentado seu objetivo. Isto posto

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 (BRASIL, 1990).

Logo após, nos incisos seguintes, são apresentados os princípios que devem ser atendidos na Política Nacional das Relações de Consumo.

No inciso I é reconhecida a vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo, tornando-a assim um princípio. É certo que a vontade do fornecedor é colocada no mercado de forma imperativa, sendo o consumidor submetido a aderir produtos ou serviços que muitas vezes não são o seu real querer. Deste modo, o consumidor é considerado a parte fraca da relação de consumo.

Existem quatro espécies de vulnerabilidade do consumidor, sendo elas técnica, jurídica ou científica, fática ou socioeconômica, e informacional.

A vulnerabilidade técnica se trata do desconhecimento do consumidor a cerca do produto ou serviço, seja por sua utilidade, características ou qualquer outra fator técnico.

Já a vulnerabilidade jurídica é caracterizada pelo desconhecimento jurídico, de contabilidade, de economia, entre outros.

Em se tratando da vulnerabilidade fática, também chamada de socioeconômica, é reconhecida pelo fato de o fornecedor ser superior economicamente, tendo ele grande influência no mercado, podendo, caso queira, prejudicar o consumidor.

Por fim, a vulnerabilidade informacional se trata da informação inadequada sobre o produto ou serviço, podendo ser por falta de informação, por várias informações irrelevantes, ou até mesmo por informações complexas em que o consumidor não tenha a capacidade de compreender.

É certo que o consumidor muitas vezes é chamado de hipossuficiente<sup>15</sup> da relação. Entretanto, é necessário entender que hipossuficiência e vulnerabilidade são conceitos diferentes.

O hipossuficiente, no sentido literal da palavra, é quem carece de ajuda financeira, considerado sem recursos. Porém, em se tratando do consumidor, a palavra hipossuficiente vai além da literalidade. Deste modo

a “hipossuficiência” do consumidor não tem relação com fator econômico e nem se confunde com vulnerabilidade, uma vez que a hipossuficiência decorre de desconhecimento técnico, informativo, características, propriedades e eventuais vícios sobre o produto/serviço que é oferecido/prestado. A vulnerabilidade envolve todos esses aspectos elencados e ainda o nível econômico do consumidor. (BATISTA; 2004).

Nesse aspecto, o CDC introduz a inversão do ônus da prova<sup>16</sup>, pelo qual o consumidor obtém o direito de ceder ao fornecedor o encargo de provar o que é solicitado em juízo. Segundo o art. 6º, inciso VIII do CDC

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. (BRASIL, 1990).

Posto isso, conclui-se que é necessário observar cada caso para o consumidor ser considerado hipossuficiente. Será analisada subjetivamente pelo magistrado e o seu reconhecimento resultará em direito ao ônus da prova.

Entretanto, a vulnerabilidade, como já discutido anteriormente, é a posição em que o consumidor se encontra perante o fornecedor nas relações de consumo, sendo considerado a parte mais fraca da relação, o que garante sua proteção pelo CDC.

---

<sup>15</sup> Que não dispõe dos recursos financeiros necessários para se sustentar; que não é autossuficiente.

<sup>16</sup> Em epistemologia, o ônus da prova ou ônus da prova é a obrigação de um indivíduo, em uma disputa epistêmica, de fornecer garantias suficientes para sustentar a sua posição.

#### 4 O CONFLITO DE NORMAS ENTRE O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E A CONVENÇÃO DE MONTREAL

Como foi comentado anteriormente, a Convenção de Montreal trouxe várias inovações, sendo algumas delas motivo de grande discussão. O próprio texto da referida Convenção, em seu art. 1º<sup>17</sup>, ressalta que ela destina-se apenas a regular questões relativas ao transporte aéreo internacional, não cabendo nesse sentido as questões relacionadas ao transporte aéreo doméstico.

Ressalta-se, também, a importância da Convenção de Montreal, que busca a “garantia de direitos individuais do transporte aéreo internacional e a necessidade de uma indenização equitativa, no âmbito global.” (GOMES; FONSECA, 2018, p. 20).

Segundo o art.1º, nº 1, do capítulo I<sup>18</sup> da Convenção de Montreal, a mesma é aplicada a todo transporte aéreo internacional, seja de pessoas, bagagem ou carga.

Ocorre que algumas regras da Convenção de Montreal entraram em conflito com algumas normas do CDC.

Tal discussão diante deste conflito de normas se dá ao fato de que a Convenção de Montreal, que é um tratado internacional, encontra-se no mesmo patamar hierárquico da lei, ao passo em que são equiparadas (NOGUEIRA, 2009).

Considera-se também que o Código de Defesa do Consumidor rege sobre as relações de consumo e a Convenção de Montreal rege sobre transporte aéreo internacional. Ressalta-se que o conflito somente existirá em casos de relação de consumo, descartando as relações tipicamente comerciais como intercompanhias, companhia aérea x cliente comercial ou até mesmo transporte gratuito, pois esse tipo de relação não é regulado pelo CDC, mas sim pelo Código Civil, Código Comercial, Convenção e Código Brasileiro de Aeronáutica. (BENJAMIN, 2015).

Dentre as normas conflitantes entre a Convenção de Montreal e o CDC, destacam-se as normas com relação às indenizações e prazo prescricional, que geraram grande discussão, também por parte da doutrina.

Isto posto, é importante ressaltar que este conflito aparente de normas com relação à responsabilidade civil do transportador só existirá nos casos em que for

---

<sup>17</sup> Art. 1º A Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, apensa por cópia ao presente Decreto, será executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

<sup>18</sup> 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.

configurada uma relação de consumo, pois o CDC regula apenas sobre as relações de consumo.

#### 4.1 Responsabilidade civil do transportador

A Convenção de Montreal, que não sofreu muitas modificações das normas estabelecidas pela Convenção de Varsóvia (SALIBA; SOUZA; p.431, 2017), prevê normas sobre dano material que entram em conflito com normas do Código de Defesa do Consumidor.

Estão previstas no capítulo III<sup>19</sup> da Convenção de Montreal, dos artigos 17 ao 25, as normas que regulam a responsabilidade do transportador sobre danos acometidos, seja à bagagem, carga ou ao próprio passageiro, e sobre as ocasiões em que ocorrem atraso de voo, conseqüentemente atrasando a chegada dos passageiros ao destino, bem como a entrega de bagagem ou carga.

Com relação aos danos causados aos passageiros, a convenção define a responsabilidade do transportador no artigo 17, nº 1, prevendo que

o transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o acidente que causou a morte ou a lesão haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque.

Nesse aspecto, conclui-se que nos casos de morte ou lesão corporal de um passageiro a responsabilidade do transportador é objetiva, pois não foi estipulada a necessidade de dolo ou culpa da vítima (NETO, 2007).

Entretanto, no artigo 21<sup>20</sup>, em que trata das indenizações em caso de morte ou lesões dos passageiros, determinou-se que só existirá responsabilidade objetiva do transportador nos casos em que não excedam a 100.000 Direitos Especiais de Saque<sup>21</sup> por passageiro. Nos casos em que exceder esse limite, a responsabilidade do transportador será subjetiva, dependerá de sua culpa e caberá a ele provar que o dano não teve relação com negligência, ação ou omissão sua ou de seus prepostos

---

<sup>19</sup> Responsabilidade do Transportador e Medida da Indenização do Dano

<sup>20</sup> O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no número 1 do Artigo 17, que não exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

<sup>21</sup> Direito Especial de Saque é um instrumento monetário internacional que representa ativos de moedas estrangeiras. Foi criada em 1969 e é controlada pelo Fundo monetário Internacional.

e que o dano não sucedeu apenas de negligência, ação ou omissão da vítima ou de um terceiro (SALIBA; SOUZA; 2017, p. 432).

Sobre responsabilidade do transportador em relação aos danos acometidos à carga, analisando ainda a Convenção de Montreal, é prevista a responsabilidade subjetiva. De acordo com o art. 17, nº 2

o transportador é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada, no caso em que a destruição, perda ou avaria haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador. Não obstante, o transportador não será responsável na medida em que o dano se deva à natureza, a um defeito ou a um vício próprio da bagagem. No caso da bagagem não registrada, incluindo os objetos pessoais, o transportador é responsável, se o dano se deve a sua culpa ou a de seus prepostos.

Deste modo, o transportador será responsável por danos causados à bagagem registrada, porém será excluído de tal responsabilidade nos casos em que o dano decorra de um defeito ou vício da própria bagagem. Nos casos de danos à bagagem não registrada, será analisada a culpa do transportador ou de seus prepostos.

Ressalta-se que a própria Convenção de Montreal define o que se considera “bagagem”. Ainda em seu artigo 17, no nº 4 é enunciado que “a menos que se indique de outro modo, na presente Convenção o termo “bagagem” significa tanto a bagagem registrada como a bagagem não registrada”. Deste modo, tanto a bagagem registrada quanto a não registrada é considerada bagagem para efeitos da responsabilidade do transportador aéreo internacional.

O artigo 18 da Convenção de Montreal define a responsabilidade do transportador com relação à carga transportada, dispondo no nº1 que “o transportador é responsável pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga, sob a única condição de que o fato que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo”.

Vale destacar que, de acordo com o nº 3<sup>22</sup> deste artigo, configura “transporte aéreo” somente o período em que a carga permanecer sob a salvaguarda do transportador.

---

<sup>22</sup> 3. O transporte aéreo, no sentido do número 1 deste Artigo, compreende o período durante o qual a carga se acha sob a custódia do transportador.

O transportador, conforme o nº2 do artigo 18 é eximido da responsabilidade caso comprove que

a destruição ou perda ou avaria da carga se deve a um ou mais dos seguintes fatos: a) natureza da carga, ou um defeito ou um vício próprio da mesma; b) embalagem defeituosa da carga, realizada por uma pessoa que não seja o transportador ou algum de seus prepostos; c) ato de guerra ou conflito armado; d) ato de autoridade pública executado em relação com a entrada, a saída ou o trânsito da carga.

Com relação aos atrasos no transporte aéreo, a Convenção de Montreal prevê, na forma do seu artigo 19, que

o transportador é responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga. Não obstante, o transportador não será responsável pelo dano ocasionado por atraso se prova que ele e seus prepostos adotaram todas as medidas que eram razoavelmente necessárias para evitar o dano ou que lhes foi impossível, a um e a outros, adotar tais medidas.

O transportador aéreo será responsável por atrasos ocorridos aos passageiros, bagagens ou cargas. Entretanto, será isento de responsabilidade na medida em que provar ter adotado todas as medidas possíveis para que tal evento não viesse a ocorrer.

Um dos pontos principais que conflitam com normas do direito brasileiro é com relação à limitação da responsabilidade do transportador nestes casos, que causa grande divergência de opiniões sobre qual norma deve ser aplicada.

No artigo 22, nº 2, a Convenção de Montreal prevê um limite indenizatório com relação ao transporte de bagagem, de maneira que

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

O que se extrai deste artigo é a imposição do limite da indenização no valor de 1.000 Direitos Especiais de Saque, com a exceção de declaração de valor, que

garante o pagamento da indenização pela empresa de valor que não exceda o declarado.

Ocorre que o Código do Consumidor não prevê uma limitação para a indenização. O art. 6º, inciso VI do CDC prevê o princípio da reparação integral pelo dano causado (NETO, 2007), garantindo como direito básico do consumidor “a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos” (BRASIL, 1990). Deste modo, de acordo com o ordenamento brasileiro, a indenização deve ser na medida do prejuízo ocorrido.

No que diz respeito à responsabilidade do transportador, o art.14 do CDC prevê que

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. (BRASIL, 1990).

Portanto, a responsabilidade do transportador à luz do CDC é objetiva e não limitativa quanto à reparação dos danos. É certo que

a apreciação da responsabilidade do transportador sob a ótica do direito brasileiro é mais protetiva, na medida em que assegura a aplicação da responsabilidade objetiva na indenização integral do dano, não sendo cabível qualquer excludente de responsabilidade. (SALIBA; SOUZA, 2017, p. 433).

Conclui-se então que a Convenção de Montreal estabelece que o tipo de dano definirá a responsabilidade do transportador em relação ao passageiro. Em contrapartida, o CDC trata a responsabilidade do transportador de forma independente da qualificação do dano.

Além disso, a Convenção de Montreal limita o valor da indenização, considerando também o tipo de dano, enquanto o CDC prevê a reparação integral do dano.

Comparando os dois regramentos, encontra-se um conflito de normas, ao passo que a Convenção de Montreal trata o transportador com uma responsabilidade mais frágil, enquanto o Código de Defesa do Consumidor acolhe o consumidor de uma forma mais protetiva.



## 4.2 Prazo prescricional

Outro aspecto que traz divergência entre a Convenção de Montreal e o ordenamento jurídico brasileiro é com relação ao prazo prescricional. O prazo prescricional nada mais é do que um prazo estabelecido para o exercício da pretensão. No caso em questão, é o prazo em que será válido requerer judicialmente uma indenização pelo dano sofrido.

A Convenção de Montreal prevê o prazo prescricional em seu artigo 35 que trata do prazo para as ações. De acordo com o nº 1 deste artigo “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.” Deste modo, temos o prazo prescricional determinado pela Convenção de Montreal de dois anos.

Na legislação brasileira, o artigo 206, §3º, V<sup>23</sup>, do Código Civil define o prazo de três anos para a pretensão da reparação civil.

Entretanto, o Código de Defesa do Consumidor prevê um prazo prescricional diferente. De acordo com o 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.” (BRASIL, 1990).

Portanto, o CDC estende o prazo prescricional do CC, passando a ser de 5 anos, contados a partir do momento em que o consumidor toma conhecimento do dano e de sua autoria.

Pode-se ver a contradição entre as normas previstas na Convenção de Montreal e as normas do Código de Defesa do Consumidor. É clara a existência de um conflito aparente de normas, a discordância entre lei brasileira e tratado internacional, sendo este o grande motivo de discussão sobre qual das normas deve ser aplicada. Há uma clara redução de direitos ao recepcionar a Convenção de Varsóvia, sendo evidente a existência de normas mais favoráveis ao consumidor previstas no CDC.

---

<sup>23</sup> Art. 206. Prescreve:  
§ 3º Em três anos:  
V - a pretensão de reparação civil;

## 5 A LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Vários são os pontos de vista quando se trata de qual legislação deve ser aplicada ao transporte aéreo internacional. Enquanto alguns argumentos são a favor da aplicação do Código de Defesa do Consumidor, outros defendem a aplicação da Convenção de Montreal. Ocorre que ambos os lados divergentes possuem argumentos coerentes e plausíveis que tentam encontrar uma solução desses conflitos normativos e merecem especial atenção para serem analisados.

### 5.1 Critérios de solução

A doutrina consumerista brasileira tem defendido a adoção do CDC em relação à responsabilidade do transportador aéreo internacional por entender ser mais favorável aos consumidores (SALIBA; SOUZA, 2017, p. 434).

As normas de proteção ao consumidor são garantidas como Direito fundamental no artigo 5º, inciso XXXII<sup>24</sup> da CF/88 bem como garante a ordem social. Também é concedida ao consumidor a sua defesa como um princípio de ordem econômica, conforme o art.170, inciso V<sup>25</sup> (SCRAMIM, 2016)

O artigo 60, inciso IV, §4º<sup>26</sup> da CF/88 prevê os direitos e garantias individuais como cláusula pétrea. Conforme entendimento doutrinário, não se pode revogar um direito fundamental, pois é considerado cláusula pétrea.

A Constituição Federal de 1988 tem como princípio a dignidade da pessoa humana e segundo seu artigo 3º, inciso I, tem como objetivo fundamental “construir uma sociedade livre, justa e solidária” (BRASIL, 1990). Ocorre que, segundo Antônio Herman Benjamin<sup>27</sup> (2015), “é lícito afirmar que os limites indenizatórios do

<sup>24</sup> Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

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

<sup>25</sup> Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

V - defesa do consumidor;

<sup>26</sup> Art. 60. § 4º Não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir:

IV - os direitos e garantias individuais.

<sup>27</sup> Professor de Direito Ambiental Comparado e Biodiversidade e Direito na University of Texas School of Law at Austin – Texas – USA, Procurador de Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo.

transporte aéreo não passam pelo teste constitucional da dignidade humana nem, muito menos, da justiça e solidariedade social”. (BENJAMIN, 2015, p. 33)

Outra questão favorável à aplicação do CDC é com relação ao princípio da reparação integral do dano. Acredita-se que limitando a indenização, seria desprezado tal princípio, deixando a vítima parcialmente irressarcida (SMCRAMIM, 2016). Também é observado o princípio da igualdade, que segundo Umberto Cassiano Garcia Scramim (2016)

haveria, também, violação ao princípio da igualdade, especialmente no que tange ao dano moral, porquanto pessoas que sofressem lesões diferentes, muitas vezes em intensidades absolutamente discrepantes, estariam limitadas ao idêntico patamar. Os limites resultariam na fórmula: prejuízos diferentes, indenizações iguais.

No tocante à defesa da aplicação da Convenção de Montreal em relação ao transporte aéreo internacional, a Constituição da República Federativa Brasileira, de acordo com o art. 178, da CF/88, prevê que

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. **Parágrafo único.** Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras. (BRASIL, 1990, grifo nosso).

Com base neste artigo, é estabelecido que se faça necessário observar os acordos firmados pela União com relação ao transporte aéreo internacional, respeitando o princípio da reciprocidade<sup>28</sup>.

A análise deste artigo deve ser feita em consonância com o art. 170, inciso V bem como com o art. 5º, §2º da Carta Magna. De acordo com este último

todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: §2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte. (BRASIL, 1990).

---

<sup>28</sup> O princípio da reciprocidade consiste em permitir a aplicação de efeitos jurídicos em determinadas relações de direito, este princípio tem ao mesmo tempo uma natureza política, jurídica e negocial.

Considera Alexandre Santos de Aragão<sup>29</sup> (2013) que

o artigo sob comento [...] parece conter exceção a referido princípio da paridade hierárquica, na medida em que determina que a lei que versar sobre ordenação do transporte internacional deverá necessariamente observar os tratados internacionais, independentemente de ser mais específica ou posterior ao mesmo, o que equivale a dizer que o tratado internacional – após a sua devida promulgação através do decreto – sempre prevalecerá, sob pena de incidir a lei ordinária em vício de inconstitucionalidade. (ARAGÃO; 2013, p.3995).

### 5.1.1 Monismo e Dualismo

Buscando solucionar o conflito entre direito internacional e direito interno, existem duas posições doutrinárias que divergem sobre este assunto, conhecidas como monismo e dualismo.

A teoria monista foi desenvolvida por Hans Kelsen<sup>30</sup>, segundo a qual defende que as normas internacionais e as normas internas devem compor um mesmo sistema jurídico. Segundo o Ministro do Supremo Tribunal Federal, Luís Roberto Barroso, é necessário existir normas que estabeleçam qual ordenamento deve ser aplicado em casos de conflito de normas.

Ocorre que os monistas, apesar de acolherem a ideia de existir um sistema jurídico unitário, dividem posicionamentos em relação a qual ordenamento deverá prevalecer, configurando assim o monismo nacionalista, que acolhe o posicionamento de preferência ao direito interno, e o monismo internacionalista, que defende o contrário. Kelsen defende a aplicabilidade do direito internacional.

No que diz respeito à teoria dualista, o direito internacional e o direito interno são reconhecidos como diferentes, configurando ordenamentos jurídicos distintos e independentes. Segundo os dualistas, para que o direito internacional possa ser aplicado, é necessário que ele seja recepcionado ao ordenamento jurídico interno.

Deste modo, a teoria monista tem sua preferência pela aplicação ao direito internacional, se opondo à teoria dualista que confere primazia ao direito interno.

O Supremo Tribunal Federal adotou o monismo moderado, entendendo que a Convenção Internacional não está acima do direito interno, colocando, desta forma,

<sup>29</sup> Professor Titular de Direito Administrativo da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ e das disciplinas de Regulação, Direito da Infraestrutura, Direito do Petróleo e Teoria Geral do Estado no mestrado e doutorado. Advogado e Procurador do Estado do Rio de Janeiro.

<sup>30</sup> Hans Kelsen (Praga, 11 de outubro de 1881 — Berkeley, 19 de abril de 1973) foi um jurista e filósofo austríaco, considerado um dos mais importantes e influentes estudiosos do Direito.

a Convenção de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor no mesmo patamar hierárquico. Segundo o STF, em caso de conflito de normas, deve prevalecer a norma posterior.

## 5.2 Superior Tribunal de Justiça

Já faz alguns anos que o Judiciário vem recebendo casos de indenização por dano material com relação a transporte internacional, gerando divergência de posicionamentos sobre qual norma deve ser aplicada.

Na Revista do Instituto dos Advogados, o advogado Nogueira (2009, p. 329) comenta que

de um modo geral, os casos examinados pelos Tribunais, no tocante à matéria, dizem respeito à incidência do código de Defesa do Consumidor (LGL/1990/40) (ou da Convenção) quando se discute a aludida limitação da responsabilidade do transportador ou, em menor escala, os prazos prescricionais (no Código de Defesa do Consumidor (LGL/1990/40), cinco anos, na Convenção de Varsóvia, dois anos).

O entendimento do Superior Tribunal de Justiça, em seus primeiros julgados, era de que o Código de Defesa do Consumidor prevalecia sobre a Convenção de Montreal. Firmou-se então jurisprudência nesse sentido.

O entendimento do STJ baseava-se no princípio da reparação integral, previsto no art. 6º, VI do Código de Defesa do Consumidor, não cabendo, neste caso, a limitação da responsabilidade do transportador prevista pela Convenção de Montreal (NOGUEIRA, 2009).

Em 2011, o Ministro Marco Aurélio, em decisão monocrática “negou seguimento a recurso extraordinário que buscava a aplicação da Convenção de Varsóvia”. (SALIBA; SOUZA, 2017, p. 437). A decisão justificou-se por reconhecer que a aplicação do tratado internacional violaria os artigos 5º, §2º e 178 da Carta Magna, alegando que os tratados recepcionados pelo Brasil não podem se sobrepor à Constituição.

Considera-se também que

a jurisprudência deste Superior Tribunal de Justiça se orienta no sentido de prevaência das normas do Código de Defesa do Consumidor, em detrimento das disposições insertas em Convenções Internacionais, como a Convenção de Montreal, por verificar a existência da relação de consumo

entre a empresa aérea e o passageiro, haja vista que a própria Constituição Federal de 1988 elevou a defesa do consumidor à esfera constitucional de nosso ordenamento. (GOMES; FONSECA, 2018).

Portanto, o posicionamento firmado pelo STJ é pela aplicação do Código de Defesa do Consumidor aos casos de transporte internacional.

### 5.3 Decisão do Supremo Tribunal Federal

Após ter chegado, em 2014, tal discussão ao Supremo Tribunal Federal, a Corte firmou um posicionamento. Decidiu-se, pois, pela aplicabilidade da Convenção de Montreal em detrimento do Código de Defesa do Consumidor.

Os julgamentos que definiram a posição do STF foram o Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ, de relatoria do Ministro Gilmar Mendes, e o Agravo em Recurso Extraordinário nº 766.618/SP, de relatoria do ministro Luíz Roberto Barroso. Buscava-se esclarecer o questionamento da possibilidade do art.178 da Constituição determinar a prevalência da Convenção de Montreal, considerando o conflito de normas em relação à indenização e ao prazo prescricional.

Com relação ao RE 636.331

o Min. Gilmar Mendes concluiu pela prevaência da Convenção de Varsóvia, determinando a aplicação do limite de valor da condenação determinado pelo Tratado ou pelos acordos internacionais a ele posteriores. O Ministro refutou a argumentação de que o princípio constitucional impõe a defesa do consumidor (art. 5º, XXXII e art. 170, V) impossibilitaria a derrogação do CDC por norma mais restritiva ao consumidor, afirmando que a proteção ao consumidor não seria a única diretriz a orientar a ordem econômica (SALIBA; SOUZA, 2017, p. 437).

Deste modo, o Ministro Gilmar Mendes optou por desconsiderar o pretexto de que o CDC não poderia ser derogado por ser princípio constitucional e ampliou a interpretação do artigo 178<sup>31</sup> (ROLAND, 2015), concluindo que este estabelece o regulamento do transporte aéreo internacional, pois é necessário observar os tratados internacionais. Também destacou que tanto o Código de Defesa do Consumidor quanto a Convenção de Montreal tem força de lei ordinária e não há

---

<sup>31</sup> Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

diferença de hierarquia entre tais normas, sendo necessário avaliar critérios cronológicos e de especialidade para resolver tal conflito.

Votou então pela aplicação da Convenção de Montreal ao transporte internacional, ao passo que o transporte doméstico ainda é regulado pelo CDC (ROLAND, 2015).

No que diz respeito ao ARE 766.618/SP, o Relator Ministro Luís Roberto Barroso adotou os critérios tradicionais de solução de antinomias, para aplicar à uma ação indenizatória que demandava decidir qual o prazo prescricional seria adotado, ou seja, 5 anos conforme o CDC ou 2 anos, segundo a convenção. Também foi observado o voto do Ministro Gilmar Mendes. Ambos os recursos foram acompanhados pelo Ministro Teori Zavascki.

O Ministro Luís Roberto Barroso salienta que a norma internacional trás uma segurança jurídica de grande relevância, pois em uma relação entre países, é envolvida dois ou mais ordenamentos jurídicos distintos, de forma inevitável.

Segundo Beatriz da Silva Roland<sup>32</sup> (2015), a decisão de aplicar a Convenção de Montreal aos casos de responsabilidade civil do transportador aéreo internacional e a aplicação do CDC ao transportador aéreo doméstico causaria insegurança, ocasionando circunstâncias indesejadas, diante da inconstitucionalidade de tal entendimento.

Diante de tais julgamentos, a doutrina contestou o fato de que o STF interpretou o artigo 178 da CF/1988 de forma isolada, sem conectá-lo ao princípio constitucional previsto do artigo 5º, XXXII da CF/1988 e ao princípio de ordem econômica do artigo 170, V, que garante a defesa ao consumidor (SILVA; SILVA; SANTOS; 2016)

Considerando a teoria do diálogo das fontes, desconsidera-se o pensamento de aplicação de leis de maneira isolada umas das outras, entendendo que as normas do ordenamento jurídico se complementam, devendo ser interpretadas como um todo. Deste modo, uma norma não cancelaria a adoção da outra, como ocorre com o acolhimento dos critérios clássicos para solução de conflitos de normas.

---

<sup>32</sup> Mestre em Direito Privado Europeu pela Universidade Católica Portuguesa/Université de Rouen. Mestre em Linguística Aplicada pela UFRJ. Pós-Graduada em Direito Contratual pela Universidade Católica Portuguesa. Professora do Departamento de Direito da PUC-Rio. Advogada.

Segundo o professor Flávio Tartuce<sup>33</sup> (2012), a teoria do diálogo das fontes tem por objetivo sobrepor os clássicos critérios de solução dos conflitos de normas, tais como o critério hierárquico, cronológico, entre outros.

Como a Convenção de Montreal regula apenas sobre danos materiais, os casos em que há dano moral são apreciados pelo judiciário usando o diálogo das fontes, garantindo dessa forma a proteção dos consumidores. Desta forma, a doutrina consumerista acredita ser possível o diálogo da Convenção de Montreal com outras fontes que visam proteger o consumidor e a dignidade da pessoa humana, caso seja violado um direito fundamental.

#### **5.4 Necessidade de atualizações de normas**

Na história da Convenção de Varsóvia, posteriormente Convenção de Montreal, é entendido o motivo pelo qual foi criada a limitação da responsabilidade do transportador.

Como foi exposto no capítulo 2 desta pesquisa, na época em que se fez necessária a criação de normas que regulassem o transporte internacional existia uma insegurança muito grande para os passageiros. Não havia um desenvolvimento tecnológico suficiente para cobrir eventuais riscos de acidentes havidos no transporte aéreo (SALIBA; SOUZA; p.433, 2017). Isso causava grandes prejuízos para as empresas em razão das indenizações devido a esse tipo de situação.

Em virtude deste cenário, foi criada a Convenção de Varsóvia, que protegia o transportador de recorrentes indenizações sobre situações de risco.

Com o objetivo de unificar as regras relativas ao transporte aéreo internacional, em virtude de uma série de outros acordos internacionais que existiam, fez-se necessária a formação da Convenção de Montreal, em 1999.

Ocorre que na década de 90, diante da necessidade de modernização da Convenção de Varsóvia, vários países se motivaram à tentativa de transformar o sistema mais favorável aos usuários. Foi então que Austrália, Japão e Itália atuaram

---

<sup>33</sup> Pós-Doutorando e Doutor em Direito Civil pela USP. Mestre em Direito Civil Comparado pela PUCSP. Professor Titular permanente e coordenador do mestrado da Escola Paulista de Direito (EPD). Professor e coordenador dos cursos de pós-graduação lato sensu em Direito Privado da EPD. Professor do G7 Jurídico. Presidente Nacional do Instituto Brasileiro de Direito Contratual (IBDCONT). Presidente do Instituto Brasileiro de Direito de Família em São Paulo (IBDFAMSP). Advogado em São Paulo, parecerista e consultor jurídico.



em interesse de tornar o transportador aéreo internacional responsável pelo dano integral ocasionado aos passageiros.

A empresa Nippon Airways<sup>34</sup> manifestou pela dispensa dos limites de responsabilidade, ao passo que o governo australiano, em seu ordenamento interno, aumentou o limite de responsabilidade do transportador internacional.

A Comissão da União Europeia<sup>35</sup>, em 1996, sugeriu um aumento no limite de indenização e também que fosse retirado o limite de responsabilização objetiva do transportador.

Em 1995 firmou-se um acordo junto à Internacional Air Transport Association<sup>36</sup> (IATA), conhecido como Acordo de Kuala Lumpur, que reduziu o teto indenizatório somente para a responsabilidade objetiva, porém este acordo não tinha força de tratado internacional.

Nesse aspecto, formou-se então, um grupo de estudos que visava a proposição de idéias para a atualização da responsabilidade do transportador aéreo, criado pela International Civil Aviation Organization<sup>37</sup> (ICAO), o que resultou na criação da Convenção de Montreal.

No que diz respeito aos estudos que motivaram a elaboração da Convenção de Montreal, foi encaminhado um questionário aos Estados-parte da ICAO e também para as companhias aéreas que fazem parte da IATA, com o objetivo de analisar o ponto de vista das transportadoras com relação à reavaliação dos limites de responsabilidade do transportador aéreo em eventual dano à bagagem ou carga.

---

<sup>34</sup> A Air New Zealand é a companhia aérea nacional da Nova Zelândia, cujo hub principal encontra-se em Auckland. Ela oferece voos regulares principalmente na Australasia, Pacífico Sul, mas serve também rotas para a Europa, América do Norte e Ásia. É membro da Star Alliance e seu hub principal é o Aeroporto de Auckland.

<sup>35</sup> A Comissão Europeia é o órgão executivo da União Europeia, sendo politicamente independente. É responsável pela elaboração de propostas de novos atos legislativos europeus e pela execução das decisões do Parlamento Europeu e do Conselho da UE. Tem a função de defender os interesses gerais da UE, por meio de apresentações de propostas legislativas e a execução da legislação, das políticas e do orçamento da UE.

<sup>36</sup> A International Air Transport Association (IATA) é a associação comercial das companhias aéreas do mundo, representando cerca de 290 companhias aéreas ou 82% do tráfego aéreo total.

<sup>37</sup> A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) é uma agência especializada da ONU, criada pelos Estados em 1944 para gerenciar a administração e o governo da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago). A ICAO trabalha com os 193 Estados Membros e grupos industriais da Convenção para chegar a um consenso sobre Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs) da aviação civil internacional e políticas de apoio a um setor de aviação civil seguro, eficiente, protegido, economicamente sustentável e ambientalmente responsável.

Cento e oitenta e quatro países foram questionados, ao passo que somente setenta e dois, por volta de 40%, manifestaram opinião. Diante das respostas recebidas, cinquenta e dois países demonstraram desagrado aos limites de responsabilidade. Mesmo que essa opinião seja somente de 28% dos Estados-parte da ICAO, representam ainda a visão da grande maioria dos países que responderam ao questionário enviado, implicando, assim, na carência de alteração das normas de responsabilidade do transportador aéreo internacional (SALIBA; SOUZA, 2017, p. 444).

Também se chegou à conclusão, neste estudo, de que o aumento do limite de responsabilidade do transportador provocaria um crescimento aos gastos da transportadora aérea com seguros, sendo em média dois dólares por trecho aéreo. Essa quantia é consideravelmente pequena, analisando a economia das companhias aéreas.

Deste modo,

a imposição de limites de indenização à responsabilidade do transporte aéreo internacional tornou-se vazia há algumas décadas, na medida em que a indústria aérea teve um enorme crescimento e inovação ao longo do Século XX, de modo a plenamente ser capaz de arcar com os custos das indenizações que causa (SALIBA; SOUZA, 2017, p. 445).

Tendo em vista o desenvolvimento tecnológico alcançado atualmente, as companhias aéreas não possuem mais tantos riscos como no século XX. O motivo pelo qual limitavam a responsabilidade do transportador, hoje é inexistente. Essa crítica também é reconhecida e fundamentada pela doutrina internacional.

Sendo assim

Não há razão para que a Convenção de Montreal permaneça a limitar ou tarifar a responsabilidade civil decorrente de extravio ou perda de bagagem em contrato de transporte aéreo internacional na atualidade, seja porque a época protecionista das companhias aéreas não mais se justifica, seja pela proteção constitucional e consumerista que se impõe ao consumidor na atualidade. (SILVA; SILVA; SANTOS; 2016).

Atualmente, é garantia constitucional a dignidade da pessoa humana, pela qual se faz jus à indenização em caso de ofensa aos direitos morais ou patrimoniais, não se encaixando a regra histórica de proteção às companhias aéreas do século XX (SILVA; SILVA; SANTOS; 2016).

Com isto, conclui-se que há uma necessidade de atualização de normas da Convenção de Montreal.

## 6 CONCLUSÃO

O presente estudo teve por objetivo analisar qual legislação é aplicável ao transporte aéreo internacional, estudando o posicionamento da doutrina brasileira sobre o assunto e avaliando os critérios de solução de antinomias.

Com isto, foi apresentada uma análise do posicionamento judiciário, levando em consideração as justificativas dadas às decisões tomadas.

Concluiu-se o Código de Defesa do Consumidor foi criado com o intuito de equilibrar a relação entre fornecedor e consumidor, tendo em vista a vulnerabilidade deste último. A defesa do consumidor foi elevada ao patamar de direito fundamental pela Constituição Federal de 1988, bem como um princípio de ordem econômica. Com isto, foi constatada a constitucionalidade do Código de Defesa do Consumidor.

Analisando as normas conflitantes, o CDC confere uma responsabilidade civil do transportador ilimitada, não impondo um teto indenizatório, mas, sim, garantindo o princípio da reparação integral pelo dano causado. Entretanto, a Convenção de Montreal impõe um limite para a responsabilidade civil do transportador aéreo internacional.

Com relação ao prazo prescricional, o CDC prevê o prazo de 5 anos para o exercício da pretensão. No entanto, a Convenção de Montreal diminui esse prazo para 2 anos.

Desta forma, ficou clara a existência de um conflito de normas. É certo que houve redução de direitos do consumidor ao recepcionar a Convenção de Montreal no ordenamento jurídico brasileiro, sendo o CDC mais favorável ao consumidor.

Constatou-se, então, que a Convenção de Montreal trata o transportador com uma responsabilidade mais frágil, ao passo que o Código de Defesa do Consumidor acolhe o consumidor de forma mais protetiva.

Ressalta-se que o conflito apenas existirá nos casos em que configurar uma relação de consumo, considerando os elementos constitutivos desta relação.

Diante de vários argumentos por parte da doutrina brasileira, observou-se divergência de pontos de vista sobre qual a norma aplicável ao transporte aéreo internacional.

Por um lado, aplicar a Convenção de Montreal obedeceria ao disposto no artigo 178 da Constituição Federal de 1988. Em contrapartida, segundo a doutrina consumerista, seria ir contra as garantias constitucionais concedidas ao consumidor,

de forma que analisaria o art. 178 da CF/1988 de forma isolada, sem conectá-lo ao princípio constitucional previsto do artigo 5º, XXXII da CF/1988 e ao princípio de ordem econômica do artigo 170, V, que garante a defesa ao consumidor.

O posicionamento firmado pelo STJ é pela aplicação do Código de Defesa do Consumidor aos casos de transporte internacional, baseando-se no princípio da reparação integral, previsto no art. 6º, VI do Código de Defesa do Consumidor.

Já o STF optou pela aplicação da Convenção de Montreal, afastando o pretexto de que o CDC não poderia ser derogado por ser princípio constitucional e ampliando a interpretação do artigo 178 da CF/1988.

Analisando o histórico da Convenção de Montreal e seu objetivo de unificação de normas que regem o transporte aéreo internacional, ficou clara a necessidade de atualização de normas, tendo em vista o desenvolvimento tecnológico atualmente alcançado e o fato de que as empresas aéreas atuais não fiariam prejudicadas caso não limitassem a responsabilidade civil do transportador.

## REFERÊNCIAS

- ALEXANDRIDIS, Georgios. Todo consumidor é vulnerável no mercado de consumo. **Jusbrasil**. Disponível em: <https://georgiosalexandridis.jusbrasil.com.br/artigos/112128602/todo-consumidor-e-vulneravel-no-mercado-de-consumo>. Acesso em: 02 jul. 2020.
- ALMEIDA, José Gabriel Assis de. A Convenção de Montreal de 1999 e o Transporte Aéreo Internacional no Brasil. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**. N. 91, dez. 2008.
- ARAGÃO, Alexandre Santos de. Comentário do art. 178. *In*: CANOTILHO, J. J. Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W. *et al.* (coords.). *Comentários à Constituição do Brasil*. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013. p. 3995.
- ARAÚJO, Pedro Guilherme Pereira de. **Dualismo e Monismo**: teorias acerca da aplicação do Direito Internacional em face do direito interno estatal. 07/2018. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/67497/dualismo-e-monismo-teorias-acerca-da-aplicacao-do-direito-internacional-em-face-do-direito-interno-estatal>. Acesso em: 17 jul. 2020.
- BENJAMIN, Antônio Herman. O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v. 100, ano 24, p. 23-37, jul./ago. 2015.
- BIOGRAFIA de George Cayley. **Biografias e Curiosidades**. Disponível em: <https://biografiaecuriosidade.blogspot.com/2014/02/biografia-de-george-cayley.html>. Acesso em: 21 jul. 2020.
- BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 05 out. 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm). Acesso em: 15 jul. 2020.
- BRASIL. **Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Brasília, DF: Presidência da República, 2006. 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: 5 jul. 2020.
- BRASIL. **Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República [2017]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8078compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm). Acesso em: 1 jul. 2020.
- BUSCA de voo na Air New Zealand e inúmeras outras companhias aéreas. **Idealo voos**. Disponível em: <https://voos.ideal.pt/companhia-aerea/Air-New-Zealand-NZ/>. Acesso em: 21 jul. 2020.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de direito do consumidor**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

CONVENÇÃO para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28.05.1999.

CONVENÇÃO Para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12.10.1929.

DELLAGNEZZE, René. **Controle de constitucionalidade dos tratados e convenções internacionais e a soberania do estado no mundo globalizado**. 01/09/2016. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-constitucional/control-de-constitucionalidade-dos-tratados-e-convencoes-internacionais-e-a-soberania-do-estado-no-mundo-globalizado/>. Acesso em: 17 jul. 2020.

DIREITO do Consumidor - a existência da relação de consumo. **Fernando Carlos Advocacia**. 15/02/2018. Disponível em: <https://juridicocerto.com/p/advocacia-fcsansil/artigos/direito-do-consumidor-a-existencia-da-relacao-de-consumo-4322>. Acesso em: 01 jul. 2020.

FAJER, Márcia. **Sistemas de investigação dos acidentes aeronáuticos da aviação geral**: uma análise comparativa. 2009. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6134/tde-14012010-095713/publico/MarciaFajer.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.

FEITOSA NETO, Antonio Carlos; LIMA, Arthur Bruno Ferreira de. Reciprocidade no Direito Internacional como princípio basilar de cooperação entre os povos. **jus.com.br**, 11/2016. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/53517/reciprocidade-no-direito-internacional-como-principio-basilar-de-cooperacao-entre-os-povos>. Acesso em: 21 jul.2020.

GAMA, Hélio Zaghetto. **Curso de direito do consumidor**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2008.

GOMES, Eduardo Biacchi; FONSECA, Gabriel Vargas Ribeiro da. Relações de consumo e o transporte aéreo: a posição do Supremo Tribunal Federal quanto às antinomias constitucionais. **Revista de Direito do Consumidor**, v. 118, p. 19-46, 2018.

GRANDES Invenções: o Avião. **National Geographic Portugal**. Disponível em: <https://nationalgeographic.sapo.pt/historia/grandes-reportagens/2224-grandes-invencoes-o-aviao>. Acesso em: 16 jun. 2020.

GRASSI NETO, Roberto. Crise no setor de transporte aéreo e a responsabilidade por acidente de consumo. **Revista de Direito do Consumidor**, v. 64. p. 109-133, 2007.

HIPOSSUFICIENTE. **Dicio: Dicionário Online de Português**. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/hipossuficiente/>. Acesso em: 02 set. 2020.

HISTÓRIA da Aviação Civil. Disponível em: [https://www.portalbrasil.net/aviacao\\_historia.htm](https://www.portalbrasil.net/aviacao_historia.htm). Acesso em: 16 jun. 2020.

INSTITUTO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. **O que é uma relação de consumo.** 20/03/2018. Disponível em: <https://procon.df.gov.br/o-que-e-uma-relacao-de-consumo/>. Acesso em: 02 jul. 2020.

THE INTERNATIONAL Civil Aviation Organization (ICAO). Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>. Acesso em: 21 jul. 2020.

THE INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). **About us.** Disponível em: Disponível em: <https://www.iata.org/en/about/>. Acesso em: 21 jul. 2020.

IRMÃOS Wright ou Santos Dumont: afinal, quem inventou o avião? Globo Ciência, 23/04/2013. Disponível em: <http://redeglobo.globo.com/globociencia/noticia/2012/05/irmaos-wright-ou-santos-dumont-afinal-quem-inventou-o-aviao.html>. Acesso em: 16 jun. 2020.

IRMÃOS Wright: Inventores norte-americanos. Disponível em: [https://www.ebiografia.com/irmaos\\_wright/](https://www.ebiografia.com/irmaos_wright/). Acesso em: 21 jul. 2020.

KELSEN, Hans. Hans Kelsen (**Praga, 11 de outubro de 1881 — Berkeley, 19 de abril de 1973**) foi um jurista e filósofo austríaco, considerado um dos mais importantes e influentes estudiosos do Direito. Disponível em: [https://videeditorial.com.br/index.php?route=product/author&author\\_id=1232](https://videeditorial.com.br/index.php?route=product/author&author_id=1232). Acesso em: 21 jul. 2020.

LIMA FILHO, Eujecio Coutrim; ARAUJO, Romério. **A efetivação dos princípios da política nacional das relações de consumo e a dignidade do consumidor.** 11/2015. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/44482/a-efetivacao-dos-principios-da-politica-nacional-das-relacoes-de-consumo-e-a-dignidade-do-consumidor/2>. Acesso em: 27 jun. 2020.

LOPES, Jhoney. **Filosofia, Conhecimento e Humus.** 13 fev. 2018. Disponível em: <https://medium.com/@jhoney.lopes/filosofia-conhecimento-e-humus-1c22ca3498b6#:~:text=Em%20epistemologia%2C%20o%20%C3%B3nus%20da,para%20sustentar%20a%20sua%20posi%C3%A7%C3%A3o.&text=A%20chamada%20invers%C3%A3o%20do%20%C3%B4nus,que%20existe%20na%20prova%20dele>. Acesso em: 21 jul. 2020.

MACIEL JÚNIOR, Robson Tadeu de Castro. **O conflito entre a Convenção de Montreal e o Código de Defesa do Consumidores a interpretação do Poder Judiciário brasileiro.** Disponível em: <http://publicadireito.com.br/artigos/?cod=08a83ab0d6cfa10c>. Acesso em: 05 jul. 2020.

MALAVAZI, Demetrius. **Teorias finalista e maximalista – consumidor.** Disponível em: <https://demetriusmalavazi.jusbrasil.com.br/artigos/463836220/teorias-finalista-e-maximalista-consumido>. Acesso em 01 jul. 2020.



MANASSÉS, Diogo Rodrigues. **Vulnerabilidade, hipossuficiência, conceito de consumidor e inversão do ônus da prova**: notas para uma diferenciação. Disponível em: <http://www.conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/35616/vulnerabilidade-hipossuficiencia-conceito-de-consumidor-e-inversao-do-onus-da-prova-notas-para-uma-diferenciacao>. Acesso em: 02 jul. 2020.

MARQUES, Claudia Lima; SQUEFF, Tatiana de A. F. R. Cardoso. **As regras da Convenção de Montreal e o necessário diálogo das fontes com o CDC**. 21 jun. 2017. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2017-jun-21/regras-convencao-montreal-dialogo-fontes-cdc>. Acesso em: 19 jul. 2020.

MEDEIROS, Fábio Andrade. **Monismo e dualismo no direito internacional e a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal sobre a incorporação dos tratados de direitos humanos ao ordenamento jurídico nacional**. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=241dfe5e876da942>. Acesso em: 17 jul. 2020.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA. **Movimento Consumerista Brasil**. Disponível em: <https://www.justica.gov.br/videos/documentario-sobre-os-25-anos-do-codigo-de-defesa-do-consumidor>. Acesso em: 19 jun. 2020.

NOGUEIRA, Antonio de Pádua Soubhie. Brevíssimas notas sobre a aplicação da Convenção de Varsóvia-Montreal (e não do Código de Defesa do Consumidor) no transporte internacional aéreo de cargas, inclusive para fins de limitação da responsabilidade indenizatória do transportador. **Revista do Instituto dos Advogados de São Paulo**, v. 24, p. 327-338, 2009.

NOVO, Benigno Núñez. **Direito Aeronáutico**. Disponível em: <https://meuartigo.brasilecola.uol.com.br/educacao/direito-aeronautico.htm>. Acesso em: 05 jul. 2020.

PRADO, Sergio Malta. **Da teoria do diálogo das fontes**. 31 jan. 2013. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/171735/da-teoria-do-dialogo-das-fontes#:~:text=Pela%20teoria%2C%20as%20normas%20n%C3%A3o%20seu%20papel%20no%20futuro%E2%80%9D>. Acesso em 16 jul. 2020.

PROJETO Aviação & História. **Museu Aeroespacial**. Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/projeto-av-hist>. Acesso em: 16 jun. 2020.

O QUE é o Direito Especial de Saque (DES) e como vai amenizar o meu extravio de bagagem? **ResolveVoo**. Disponível em: <https://resolvevoo.com.br/direitos-especial-de-saque-extravio-de-bagagem/>. Acesso em: 21 jul. 2020.

O QUE faz Marcos Palhares? **Marcos Palhares**. Disponível em: <http://marcospalhares.com.br/empresario/>. Acesso em: 20 jul. 2020.

QUEM inventou o avião? Guia Completo e comentado da Aviação. **Marcos Palhares**. Disponível em: <http://marcospalhares.com.br/quem-inventou-o-aviao/>. Acesso em: 16 jun. 2020.

REVISTA CIENTÍFICA ELETRÔNICA DE TURISMO. São Paulo: Associação Cultural e Educacional de Garça, 2008 – Semestral. ISSN 1806-9169.

ROLAND, Beatriz da Silva. O diálogo das fontes no Transporte aéreo internacional de passageiros: ponderações sobre a aplicabilidade da Convenção de Montreal e/ou CDC. **Revista de Direito do Consumidor**, v. 99, p. 38-70, 2015.

SALIBA, Aziz Tuffi; SOUZA, Alexandre Rodrigues de. A aplicabilidade da convenção de Montreal no direito brasileiro. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v.14, n. 2, p. 429-448, 2017.

SCRAMIM, Umberto Cassiano Garcia. Responsabilidade civil no transporte aéreo internacional de pessoas. **Revista de Direito Privado**, v. 66, p. 173-197, 2016.

SENADO FEDERAL. Atividade Legislativa. **Art. 170**. Disponível em: [https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/CON1988\\_05.10.1988/art\\_170\\_.asp](https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/CON1988_05.10.1988/art_170_.asp). Acesso em: 22 jun. 2020.

SILVA, Odair Vieira da. A importância do transporte aéreo para o turismo e a economia mundial. **Revista Científica Eletrônica de Turismo**, Ano V, n. 9, jul. 2008. Disponível em: [http://www.faef.revista.inf.br/imagens\\_arquivos/arquivos\\_destaque/ScEZIVVHH98qLx3\\_2013-5-22-15-47-27.pdf](http://www.faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/ScEZIVVHH98qLx3_2013-5-22-15-47-27.pdf). Acesso em: 17 jun. 2020.

SILVA, Daniel Vicente Edvaldt da; SILVA, Jonas Sales Fernandes da; SANTOS, Júlio Edstron Secundino. Análise da aplicação do Código de Defesa do Consumidor a casos de dano material por extravio de bagagem no contrato de transporte aéreo internacional: um (aparente) conflito de normas jurídicas. **Revista de Direito do Consumidor**, v. 108. p. 375-400, 2016.

SOUZA, Líria Alves de. História dos balões dirigíveis. **Mundo Educação**. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/curiosidades/historia-dos-baloes-dirigiveis.htm>. Acesso em: 21 jul. 2020.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. T3 - Terceira Turma. REsp: 476428 SC 2002/0145624-5, Relator: Ministra Nancy Andrighi, Data de Julgamento: 19/04/2005, Data de publicação: **DJ**, 09/05/2005, p. 390. Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/19294610/recurso-especial-resp-476428-sc-2002-0145624-5-stj>. Acesso em: 01 jul. /2020.

TARTUCE, Flávio. A aplicação das Convenções Internacionais de Varsóvia e Montreal em detrimento do Código de Defesa do Consumidor: uma crítica à decisão do Supremo Tribunal Federal em face do princípio da proibição ao retrocesso. **Revista de Direito do Consumidor**, v. 115. p. 41-68, 2018.

TARTUCE, Flávio. **Manual de direito civil**: volume único. 2. ed. ver., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2012.

THEODORO, Fernanda. **Inversão do ônus da prova e o CDC**. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/188019/inversao-do-onus-da-prova-e-o->

