

TRANSPORTE AÉREO  
INTERNACIONAL: A REPERCUSSÃO  
DA TESE FIXADA PELO SUPREMO  
TRIBUNAL FEDERAL E A NECESSÁRIA  
APLICAÇÃO DO CDC EM DEFESA DOS  
INTERESSES DOS PASSAGEIROS

*Maria Luiza Baillo Targa*



**TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL: A REPERCUSSÃO DA TESE  
FIXADA PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL E A NECESSÁRIA  
APLICAÇÃO DO CDC EM DEFESA DOS INTERESSES DOS PASSAGEIROS\***

***INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR: THE IMPACT OF THE THESIS  
ESTABLISHED BY THE BRAZILIAN FEDERAL SUPREME COURT AND THE  
NECESSARY APPLICATION OF THE BRAZILIAN CONSUMER PROTECTION  
CODE IN THE INTEREST OF THE PASSENGERS***

*Maria Luiza Baillo Targa*

**RESUMO**

O presente artigo tem como objetivo analisar a tese com repercussão geral fixada pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento do Tema 210, que deu primazia à aplicação das Convenções de Varsóvia e de Montreal, as quais limitam a responsabilidade das transportadoras aéreas, em detrimento das disposições das normas de origem nacional, em especial o Código de Defesa do Consumidor, bem como os seus impactos no julgamento de casos semelhantes pelas cortes brasileiras e o posicionamento da doutrina acerca da aplicação das normas incidentes sobre as relações de transporte aéreo internacional e do precedente criado, e conclui pela necessidade de ajustes à tese a fim de assegurar a aplicação do Código Consumerista quando caracterizada relação de consumo, especialmente, diante da sua origem constitucional e do fato de instituir normas de ordem pública e interesse social, bem como considerando a inafastabilidade de sua aplicação por ser o direito do consumidor um direito fundamental, um dever do Estado e

\*ARTIGO RECEBIDO EM MARÇO/2020 E APROVADO EM JULHO/2020.

um princípio da ordem econômica. Para tanto, emprega-se o método dedutivo e uma visão analítica e crítica através de revisão bibliográfica e de análise de casos concretos.

**PALAVRAS-CHAVE:** TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. TESE NO TEMA 210 DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. CONVENÇÃO DE MONTREAL.

### **ABSTRACT**

*The purpose of this article is to analyze the thesis with general repercussion fixed by the Brazilian Federal Supreme Court in the judgment of Theme 210, which gave primacy to the application of the Warsaw and the Montreal Conventions, that limits the liability of air carriers, to the detriment of the provisions of Brazilian national laws, in particular the Brazilian Consumer Protection Code, as well as their impact on the judgment of similar cases conducted by the Brazilian courts as well as the position of the doctrine on the application of the rules on international air transport relations and the precedent created, and concludes by the need for adjustments to the thesis in order to ensure the application of the Consumer Code when a consumer relationship is formed, especially due to its constitutional origin and the fact that it institutes norms of public policy and social interest, and considering the necessity of its application because consumer law is a fundamental right, a duty of the State and a principle of the economic order. To this end, the deductive method and an analytical and critical view are used through bibliographic review and analysis of concrete cases.*

**KEYWORDS:** INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR. THESIS ON THE THEME 210 OF THE FEDERAL SUPREME COURT. BRAZILIAN CONSUMER PROTECTION CODE. WARSAW CONVENTION. MONTREAL CONVENTION.

### **INTRODUÇÃO**

No ano de 2017, o Supremo Tribunal Federal finalizou o julgamento conjunto do Recurso Extraordinário 636.331 e do Recurso Extraordinário com Agravo 766.618, ambos paradigmas representativos do Tema 210 (limitação de indenizações por danos decorrentes de extravio de bagagem com fundamento na Convenção de Varsóvia).

Na ocasião, o Pleno fixou, por maioria, tese com repercussão geral no sentido de que, em virtude do que dispõe o artigo 178 da Constituição Federal, as normas e os tratados internacionais que limitam a responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, em especial as Convenções de Varsóvia<sup>1</sup> e de Montreal<sup>2</sup>, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor, o qual preconiza o princípio da indenização integral.

Muito embora as decisões ainda não tenham transitado em julgado, já se impõe a observância da tese fixada, posto que, de acordo com entendimento firmado pela Corte Suprema, a publicação do acórdão em que firmado entendimento em sede de repercussão geral já forma o precedente, sendo possível sua imediata aplicação.

Consequentemente, o posicionamento consolidado de forma majoritária no âmbito do Superior Tribunal de Justiça e dos Tribunais de Justiça estaduais, no sentido de que as referidas convenções somente seriam aplicáveis naquilo em que não contrariassem as disposições do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor, teve de ser modificado para se adequar à nova orientação. E, analisando-se as recentes decisões prolatadas, constata-se certa dificuldade na aplicação da tese, em especial a respeito do seu âmbito de incidência, ou seja, se abrange apenas os danos regulados pelas convenções ou a quaisquer questões atinentes à matéria.

A doutrina, que também majoritariamente se consolidara naquele mesmo sentido, vem se manifestando contrariamente ao precedente, sobretudo, porque a tese deixa em segundo plano os interesses do passageiro, pessoa humana cuja vulnerabilidade é reconhecida pelo ordenamento jurídico nacional, sendo um dos fundamentos da proteção do consumidor.

Diante da grande relevância do tema, o presente trabalho propõe, em um primeiro momento, a análise dos principais aspectos dos votos prolatados pelos Ministros e da repercussão da tese no julgamento de casos semelhantes, bem como, em um segundo momento, do posicionamento doutrinário sobre a matéria, demonstrando, ao final, a necessidade de ajustes à tese em vista da inafastabilidade da aplicação do Código Consumerista quando configurada relação de consumo a fim de proteger os interesses dos passageiros.

## **I. A TESE NO TEMA 210 E SEUS IMPACTOS NO JULGAMENTO DE CASOS SEMELHANTES**

O Supremo Tribunal Federal (STF) analisou em quatro oportunidades a aplicação das Convenções de Varsóvia e de Montreal e a sua compatibilidade com as normas nacionais.

Em 1996, a Segunda Turma, ao julgar o Recurso Extraordinário (RE) 172.720, ponderou que a indenização tarifada fixada pelas convenções seriam aplicáveis apenas a danos materiais, não abrangendo danos morais em vista do que dispõe o artigo 5º, V e X, da Constituição Federal (CF/88)<sup>3</sup> (BRASIL, 1996a). Dez anos depois, a mesma Turma, analisando o RE 297.901, entendeu pela prevalência das convenções sobre o Código de Defesa do Consumidor (CDC) em virtude do disposto no artigo 178 da CF/88<sup>4</sup> (BRASIL, 2006a).

Em 2009, a Primeira Turma, ao julgar o RE 351.750, ponderou que as normas reguladoras do transporte aéreo que implicarem retrocesso social ou vilipêndio aos direitos assegurados pela lei consumerista devem ser afastadas (BRASIL, 2009a). E, ainda em 2009, o Pleno reconheceu a repercussão geral do tema no Agravo de Instrumento 762.184 (BRASIL, 2009b) e o Ministro Gilmar Mendes converteu-o no RE 636.331. Paralelamente, o Ministro Luís Roberto Barroso ponderou que o Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) 766.618 era representativo da mesma controvérsia, determinando o julgamento conjunto (BRASIL, 2013).

Nesta primeira parte do trabalho, serão analisados os votos prolatados pelos Ministros nesse último julgamento e os impactos da tese sobre os demais tribunais.

### **A) O julgamento do Tema 210 e a tese com repercussão geral fixada pelo STF**

O julgamento teve início em 8 de maio de 2014 e foi finalizado em 25 de maio de 2017 em virtude da solicitação de vista realizada pela Ministra Rosa Weber.

Votaram em 2014 os Ministros Gilmar Mendes, Luís Roberto Barroso e Teori Zavaski.

No seu voto, o Ministro Gilmar Mendes, relator do RE 636.331, asseverou que as convenções internacionais têm prevalência sobre as normas nacionais e que o intérprete deve construir leitura sistemática do texto constitucional para solucionar aparente conflito entre o princípio de defesa do consumidor instituído pelos artigos 5º, XXXII<sup>5</sup>, e 170, V<sup>6</sup>, e a regra disciplinada no artigo 178, afirmando sobressair a regra frente ao princípio, em respeito à opção dada pelo constituinte originário.

Sustentou que o CDC e as Convenções de Varsóvia e Montreal são normas de mesma hierarquia, de modo que, para a superação do aparente conflito entre elas, deve-se utilizar os critérios da especialidade e da cronologia, prevalecendo as Convenções por ser a de Montreal, promulgada pelo Decreto 5.910/2006, é posterior e especial em relação ao CDC.

Por fim, afirmou que seu voto era no sentido de declarar a aplicabilidade do limite indenizatório fixado pelas convenções não apenas em relação aos danos materiais decorrentes de extravio de bagagem, matéria objeto do recurso do qual era relator, mas em todas as hipóteses em que houver conflito entre o CDC e tais convenções.

Por sua vez, o Ministro Luís Roberto Barroso, relator do ARE 766.618, destacou que, se a questão pudesse ser resolvida por meio dos critérios clássicos de solução de antinomias, os recursos sequer deveriam ser analisados, pois se trataria de discussão infraconstitucional. O que legitima a admissão dos mesmos é o artigo 178 da CF/88, que disciplina um critério específico de solução de antinomia tal qual o faz a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), tratando-se de regra de sobredireito constitucional que indica como se deve solucionar a controvérsia. Ponderou ainda que o artigo 5º, XXXII, da CF/88, é princípio institutivo, ao passo que o artigo 178 é regra e, quando uma regra estatuir em sentido diverso ao indicado por um princípio, aplica-se a regra, por ser a vontade manifesta do constituinte.

Já o Ministro Teori Zavascki avaliou que a questão deve ser solucionada por meio dos critérios da especialidade e da cronologia, devendo-se dar prevalência às convenções internacionais. Todavia, referiu que não gostaria de afirmar tese de que, em qualquer circunstância, a norma

de direito internacional prevaleceria sobre a norma de direito interno, questionando se, em virtude do artigo 178, estaria o legislador brasileiro proibido de dispor de forma diversa de uma convenção. Ao final, constatou existir uma relação entre Direito Interno e Direito Internacional, o que, por si só, é uma questão constitucional, sendo desnecessário referir-se que o legislador nacional não pode legislar contra uma convenção internacional.

Retomado o julgamento em 2017, após vista regimental solicitada pela Ministra Rosa Weber, esta foi a primeira a se pronunciar, apontando que o caráter constitucional da controvérsia se assenta no comando do artigo 178, o qual deve ser interpretado de maneira harmônica com as normas veiculadas nos artigos 5º, incisos V, X e XXXII, e 170, V, em virtude do princípio da unidade. Afirmou ser o modelo de responsabilidade limitada compatível com o princípio da indenizabilidade irrestrita, com exceção dos danos morais, e que as convenções não são ontologicamente contrárias à indenização ilimitada por danos materiais, já que oportunizam ao passageiro a declaração especial de conteúdo da bagagem e admitem a reparação irrestrita quando demonstrado dolo ou culpa grave do transportador.

Asseverou inexistir óbice constitucional ao estabelecimento de condicionantes razoáveis à indenização integral de dano material, pois os parâmetros estipulados nas convenções permitem ao transportador calcular os riscos a que está exposto e embutir na passagem o custo da cobertura securitária<sup>7</sup>. Ao final, ponderou que o vocábulo ordenação constante no artigo 178 prestigia o compromisso assumido de instituir sistema uniforme de tratamento de demandas de serviço de transporte aéreo internacional, e que o constituinte, neste artigo, confere excepcional *status* supralegal às convenções internacionais.

Por seu turno, o Ministro Edson Fachin destacou que a legislação nacional e internacional não se excluem ou se revogam, de modo que devem ser utilizados os critérios ordinários de soluções de antinomia para dirimir a questão, devendo prevalecer as normas internacionais em vista dos critérios cronológico e da especialidade.

Já o Ministro Luiz Fux fundamentou seu voto em quatro argumentos: um constitucional, referindo que o artigo 178 é inequívoco

no sentido de que devem ser observados os acordos firmados pela União sobre a matéria; um jurídico-dogmático, afirmando que, de acordo com a Teoria do Ordenamento Jurídico de Norberto Bobbio, a lei geral posterior convive com leis especiais anteriores, de modo que o CDC não revogou a Convenção de Varsóvia; um jurisprudencial, citando dois precedentes da Corte que prestigiam o entendimento: RE 214.349<sup>8</sup> e RE 297.901; e, por fim, um legal, apontando que o Código Brasileiro de Aeronáutica refere que o direito aeronáutico é regulado por tratados e convenções de que o Brasil seja parte.

O Ministro Dias Toffoli apenas acompanhou os votos dos Relatores.

O Ministro Ricardo Lewandowski ponderou que o respeito aos tratados e convenções não vulnera o direito dos consumidores, ao contrário, resguarda-os de forma adequada, pois o prazo prescricional para ajuizamento de ações indenizatórias previsto nas Convenções de Varsóvia e Montreal é adequado e as indenizações são razoáveis. Assinalou ainda que devem prevalecer as normas internacionais em virtude de cinco aspectos: segurança jurídica internacional e observância do princípio da reciprocidade, devendo o Brasil honrar a confiança depositada pelos demais signatários e a reciprocidade concedida às empresas aéreas brasileiras que realizam voos internacionais; segurança jurídica interna em vista da previsibilidade às empresas e aos consumidores; *lex posterior derogat priori*; *lex specialis derogat generali* e o disposto no artigo 178 da Constituição Federal.

Inaugurando a divergência, o Ministro Marco Aurélio reportou-se ao acórdão da Segunda Turma no RE 172.720, demonstrando que já havia decisão da Corte no sentido de que os incisos V e X do artigo 5º da CF/88 se sobrepõem aos tratados e convenções ratificados pelo Brasil. Enfatizou ainda a impossibilidade de concluir que os acórdãos recorridos, os quais decidiram favoravelmente aos consumidores, foram prolatados em ofensa à CF/88, posto que consideraram o disposto no CDC, norma que está em harmonia com a Carta Constitucional.

Igualmente em voto divergente, o Ministro Celso de Mello sustentou ser inviável a utilização do critério da especialidade com o fim de fazer prevalecer o disposto nas Convenções Internacionais, sob pena

de nulificar direito fundamental assegurado em favor do consumidor. No seu entender, a aparente antinomia deve ser superada por meio do critério hierárquico, devendo prevalecer as normas mais favoráveis ao consumidor, já que a cláusula de proteção ao consumidor encontra fundamento no artigo 5º da CF/88, possuindo caráter preponderante em relação a outras regras normativas, ainda que veiculadas em sede constitucional.

Asseverou que dita disposição é resguardada por cláusula pétrea, o que lhe confere eficácia jurídica preponderante, pois enuncia direito fundamental, bem como que a proteção ao consumidor e a defesa de seus direitos representam compromissos inderrogáveis assumidos pelo Estado brasileiro, sendo que a primazia conferida pela CF/88 à defesa do consumidor implica na sua qualificação como valor essencial e condicionante de qualquer processo decisório que vise a compor situações de antagonismo resultantes das relações de consumo.

Avaliou que a liberdade de atuação empresarial não se reveste de caráter absoluto na medida em que o seu exercício sofre os condicionamentos impostos pela CF/88 e, dentro desta perspectiva, a edição do CDC representou a efetivação dos compromissos assumidos pelo Estado brasileiro em tema de relações de consumo, mencionando a eficácia horizontal dos direitos fundamentais, isto é, a projeção destes nas relações entre particulares, que é concretizada pelo CDC, razão pela qual suas disposições têm precedência sobre as convenções.

Por fim, a Ministra Presidente, Carmen Lúcia, acompanhou os relatores em virtude do que dispõe o artigo 178 da Carta Constitucional, salientando que, ainda que não se priorizasse tal norma, o critério da especialidade seria suficiente para dirimir a questão.

Ao final, o Plenário, por maioria, deu provimento aos recursos e fixou a seguinte tese<sup>9</sup>:

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. (BRASIL, 2017a).

Embora existam nove votos no sentido de dar provimento aos recursos, os fundamentos utilizados não são uníssonos, o que torna difícil identificar a *ratio decidendi*<sup>10</sup> do precedente. Isto porque, apesar de a tese referir que a prevalência das disposições das convenções internacionais decorre do artigo 178, muitos dos julgadores fundamentam suas decisões com base na aplicação dos critérios clássicos de solução de antinomias. Ademais, os argumentos dos votos divergentes não foram apreciados pelos demais.

Ressalta-se ainda que a tese nada menciona expressamente acerca dos danos morais e demais hipóteses não reguladas pelas convenções, tais como o *overbooking* e o *no show*.

Diante disso, denota-se que a tese, cuja observância já se impõe, vem gerando confusão no âmbito do Poder Judiciário, e sua utilização, conforme se verá a seguir, mostra-se confusa e muitas vezes alargada, sendo utilizada em situações que sequer estão nela abarcadas.

## **B) O impacto da tese no julgamento de casos relativos ao transporte aéreo internacional**

Antes do precedente formado pelo STF, as cortes nacionais comumente davam prevalência às normas de origem nacional face às convenções internacionais reguladoras da matéria, especialmente, em virtude do que dispõem os artigos 732 da lei civil e 7º, *caput*, da lei consumerista, os quais assinalam, respectivamente, que se aplicam aos contratos de transporte os preceitos constantes de outras normas, nacionais ou internacionais, desde que não contrariem as disposições do Código Civil, e que os direitos previstos no CDC não excluem insertos em outras fontes normativas, ou seja, o diálogo com outras fontes, nacionais ou internacionais, é permitido, desde que seja para acrescentar direitos àqueles já assegurados pelo CDC.

Como consequência, a jurisprudência nacional sedimentou-se paulatinamente no sentido de que as disposições das Convenções de Varsóvia e de Montreal somente seriam aplicáveis quando não contrariassem as disposições das normas nacionais, afastando, por exemplo, os artigos que tarifam a indenização a ser alcançada pelas companhias aéreas por

contrariar o princípio da reparação integral consagrado pelo artigo 944, *caput*, do Código Civil, que estabelece que a indenização é medida pela extensão do dano, e pelo artigo 6º, VI, do CDC, que dispõe ser direito básico do consumidor a efetiva prevenção e a reparação de danos.

O Superior Tribunal de Justiça (STJ), a título exemplificativo, em um primeiro momento, aplicava integralmente as Convenções por considerá-las especiais em relação às normas brasileiras<sup>11</sup>; em um segundo momento, passou a aplicar o CDC às questões corriqueiras de consumo e as Convenções às hipóteses em que configurado o risco do ar<sup>12</sup>; e, em um terceiro momento, passou a aplicar integralmente o CDC, afastando as normas contrárias às suas disposições<sup>13</sup> (TARGA, 2020, p. 57-58).

Todavia, após a publicação da tese no Tema 210 e, conseqüentemente, a formação do precedente<sup>14</sup>, que já deve ser observado ainda que os processos aguardem julgamento de Embargos de Declaração – o RE 636.331 está concluso desde novembro de 2017 (MARQUES, et. al., 2018a) e o ARE 766.618 aguarda manifestação da Procuradoria-Geral da República desde junho de 2019 (MARQUES, et. al., 2018b) –, o entendimento teve de ser modificado para se adaptar ao que determinou a Corte Suprema.

Muitos dos recentes julgados do STJ deixam clara a alteração de posicionamento em virtude da necessidade de se respeitar o precedente. Alguns deles o fazem na própria ementa, como se vê, por exemplo, no Agravo Interno no Recurso Especial 1.548.248 (BRASIL, 2019a) e no Agravo Regimental no Agravo de Instrumento 957.245 (BRASIL, 2019b). Tal ocorre também no âmbito das demais cortes nacionais que compartilhavam o mesmo entendimento.

No entanto, como as convenções internacionais visam unificar “Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional”, como o seu próprio nome diz, regulamentam tão somente danos decorrentes de morte ou lesão corporal de passageiro, destruição, perda ou avaria de bagagem ou carga, e atraso do serviço, e a Convenção de Montreal ainda possui artigo expresso no sentido de que sua aplicação se dá apenas a situações em que a indenização for de natureza compensatória (artigo 29)<sup>15</sup>, os tribunais nacionais, de modo geral, vêm aplicando as normas internas para

dirimir outras questões que também ocorrem nos contratos de transporte aéreo, tais como o dano moral, o *overbooking* (em caso de preterição de embarque) e o *no show* (em caso de cancelamento automático e unilateral de voo de retorno).

Em relação ao dano moral, cita-se exemplificativamente recente decisão prolatada no âmbito do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) em que a 15ª Câmara de Direito Privado ponderou que, apesar de a demanda versar sobre transporte aéreo internacional, como o pedido diz respeito exclusivamente à indenização por danos morais, aplica-se o disposto no CDC (BRASIL, 2020a). Nesse mesmo sentido manifestou-se a Décima Segunda Câmara Cível do TJRS, a qual referiu que a qualificação do negócio jurídico não obsta a plena eficácia do CDC quando o pedido diz respeito a indenização por dano moral (BRASIL, 2019c). Já o Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) possui decisão em que aplicou simultaneamente a Convenção de Montreal para os danos materiais, e o CDC para os danos morais (BRASIL, 2019d).

Quanto ao *overbooking*<sup>16</sup>, o qual pode acarretar tanto danos morais quanto materiais, menciona-se, a título ilustrativo, decisões prolatadas no âmbito do TJSP, cujas Câmaras consideram ser inaplicável da tese do STF, valendo-se das disposições do CDC e do Código Civil para analisar a questão, como se vê nas Apelações Cíveis 1016754-30.2019.8.26.0100 (BRASIL, 2019e) e 1032371-67.2018.8.26.0002 (BRASIL, 2018b). O Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios (TJDFT) possui decisões nas quais aplicou-se a legislação nacional para reparar o dano moral de passageiro que sofreu *downgrade* de classe decorrente de *overbooking* (BRASIL, 2019f) e que referem a inaplicabilidade das convenções por não regularem expressamente a matéria (BRASIL, 2018c). O Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR) possui decisão semelhante no sentido de que não se aplica a indenização tarifada ao dano decorrente de *overbooking* (BRASIL, 2019g).

O mesmo raciocínio vem ocorrendo em relação ao *no show*, cujo dano advém do cancelamento unilateral do voo de retorno pela companhia aérea, prática considerada abusiva pelo STJ<sup>17</sup>. Quando do julgamento da Apelação Cível 0032704-86.2016.8.16.0001 no âmbito do TJPR, restou

decidido que as Convenções de Varsóvia e Montreal não regulamentam cancelamento, reembolso ou remarcação de bilhete de passagem aérea, não se aplicando a tais situações (BRASIL, 2017b). No TJSP, por seu turno, há decisões no sentido de que se aplica o CDC a hipóteses de cancelamento de trecho decorrente de *no show* por se tratar de prática comercial abusiva e por caracterizar venda casada (BRASIL, 2019h).

Também nas situações em que comprovada a intenção de preposto das companhias aéreas em causar dano os tribunais vêm aplicando a legislação interna diante do que dispõem o artigo 25 da Convenção de Varsóvia e o artigo 22, 5, da Convenção de Montreal<sup>18</sup>.

Entende-se que as decisões que optam por aplicar as normas de origem nacional às situações em comento estão corretas porquanto, como visto, não foram estas abarcadas pelo precedente criado pelo STF. Sobre a questão, Marinoni leciona que o respeito aos precedentes não redundava em uma obrigação de aplicá-los de forma irrefletida, pois estes não podem ser vistos apenas em abstrato, como modelos adaptáveis a toda e qualquer situação concreta, e sim como normas que devem considerar as particularidades de cada situação. Ressalta que, nesse contexto, é conhecida a técnica processual do *distinguished*, que permite ao julgador distinguir um caso de outro, o que é feito através de uma ponderação entre a *ratio decidendi* do precedente e a situação concreta submetida a juízo (MARINONI, 2016, p. 144-145).

Recentemente, porém, nota-se que os próprios Ministros do STF vêm ampliando o âmbito de incidência da tese fixada para além do que restou decidido no precedente.

Ao analisar pedido liminar na Medida Cautelar na Reclamação 38.694, o Ministro Edson Fachin suspendeu os efeitos de decisão proferida pela 4ª Turma Cível do TJSP, a qual teria deixado de aplicar a tese com repercussão geral ao afastar a prescrição prevista na Convenção de Montreal em pedido de indenização por danos morais decorrente de atraso de voo internacional. Ponderou que o STF já se manifestara sobre a matéria e decidira que a prescrição aplicável às causas indenizatórias relativas ao transporte internacional é de dois anos (BRASIL, 2020b).

Da mesma forma, o Ministro Luís Roberto Barroso, no julgamento do RE 1.228.425, embora tenha inicialmente reconhecido

que os limites indenizatórios estabelecidos nas Convenções de Varsóvia e Montreal apenas são aplicáveis nas situações de dano material, posteriormente reformou sua decisão, asseverando que o Tema 210 também engloba questão específica relativa ao prazo para ajuizamento das ações de indenização por danos causados durante a prestação do serviço de transporte aéreo internacional, razão pela qual, nos termos do artigo 178 da CF/88, prevalece o prazo bienal estabelecido pelas referidas Convenções sobre o prazo quinquenal previsto no CDC, independentemente da espécie de dano (BRASIL, 2020c).

Muito embora, de fato, a discussão do ARE 766.618 fosse a respeito do prazo para ajuizamento de pedido de indenização decorrente de falha na prestação do serviço de transporte aéreo internacional, certo é que o pedido realizado pela passageira no feito foi de indenização por danos morais, e os Ministros do STF, ao fixar a tese, deixaram claro que as questões ali decididas não englobariam danos morais, sendo esta uma das razões pelas quais foram opostos Embargos de Declaração em face dos acórdãos paradigmáticos.

Inclusive, a Ministra Rosa Weber, no julgamento do RE 1.240.833, afirmou categoricamente que “o caso dos autos versa sobre indenização por dano moral, razão pela qual inaplicável a tese fixada em sede de repercussão geral (BRASIL, 2019j)”.

Tal demonstra que o próprio STF tem dificuldades em delinear os limites da tese que fixou, o que é prejudicial a todos os usuários dos serviços de transporte aéreo internacional.

Da mesma forma, os Tribunais de Justiça também aplicam, esporadicamente, a tese de forma equivocada. O TJDTE, por exemplo, possui decisão no sentido de que devem ser aplicadas as convenções internacionais para os casos de cancelamento de voo realizado pela aeronave Boeing 737 Max 8 (BRASIL, 2019l). Por seu turno, o Tribunal de Justiça do Ceará (TJCE) possui decisão no sentido de que não se aplica o CDC ao cancelamento unilateral de passagem decorrente de *no show* (BRASIL, 2019m).

Por essas razões que se mostra necessário um maior aprofundamento dos estudos sobre os reflexos da tese, caso mantida

após análise dos Declaratórios, especialmente por parte da doutrina, que poderá auxiliar o Judiciário. A seguir, será analisado o posicionamento doutrinário já existente, bem como a necessidade de adaptação da tese em vista da inafastabilidade da incidência do CDC sobre essa típica relação de consumo.

## II. O POSICIONAMENTO DA DOUTRINA E A NECESSÁRIA PROTEÇÃO AOS INTERESSES DOS PASSAGEIROS

Embora ainda não haja doutrina consolidada a respeito da tese fixada pelo STF, inclusive por ser matéria ainda muito recente, a discussão acerca da aplicabilidade conjunta das normas incidentes sobre as relações de transporte aéreo não é hodierna.

A partir da promulgação da CF/88, que instituiu a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos da República Federativa do Brasil, servindo de barreira intransponível à atuação dos indivíduos e do próprio Estado e sendo, ao mesmo tempo, um valor a ser buscado (SQUEFF, 2018, p. 133), questionou-se se as diversas legislações que fixavam limites indenizatórios, dentre elas a Convenção de Varsóvia, ainda seriam aplicáveis.

A questão foi ainda mais discutida após a promulgação do CDC e do Código Civil de 2002, legislações que preconizam o princípio da reparação integral, respectivamente, em seus artigos 6º, VI, e 944, *caput*, bem como permitem a aplicação de tratados e convenções ratificados pelo Brasil desde que estejam em consonância com as suas disposições e que tenham o fim de acrescentar direitos ao consumidor (artigos 732 do Código Civil e 7º, *caput*, do CDC).

Na segunda parte deste trabalho, analisa-se o posicionamento da doutrina sobre a matéria, formado ao longo dos anos, e também sobre a tese fixada pelo STF, ainda recente. Por fim, procura-se demonstrar ser imprescindível adaptar-se a tese para que assegure a plena aplicação do CDC quando configurada relação de consumo em vista de sua inafastabilidade para fins de assegurar a necessária proteção aos interesses do passageiro.

### **A) O posicionamento firmado pela doutrina sobre a aplicação conjunta das leis incidentes nos contratos de transporte aéreo internacional e a tese no Tema 210**

Tão logo promulgado o CDC, a doutrina, majoritariamente, manifestou-se no sentido de que este seria aplicável aos contratos de transporte aéreo nacional e internacional de passageiros, uma vez que, em vista de definição de consumidor, de fornecedor e de serviço trazidos pela legislação consumerista, tornou-se inconteste o fato de que o passageiro seria um consumidor do serviço de transporte prestado pelas companhias aéreas.

Miragem, por exemplo, assevera que o contrato de transporte pode caracterizar-se como relação de consumo desde que presentes um consumidor e um fornecedor, atraindo a incidência do CDC. Tal ocorre como regra no contrato de transporte de pessoas e, em determinadas situações, também no transporte de coisas (MIRAGEM, 2014, p. 44-46). Marques, por seu turno, assinala ser sempre de consumo o transporte remunerado de pessoas ou de passageiros e suas bagagens (MARQUES, 2019, p. 496), aplicando-se, imprescindivelmente, as disposições do Código consumerista sobre tal relação.

A partir da promulgação do Código Civil de 2002, que tipificou o contrato de transportes, antes regulado de forma esparsa por leis especiais, parte da doutrina chegou a questionar a aplicabilidade do CDC. Stoco, por exemplo, pondera que o artigo 732 silencia propositalmente acerca da incidência do Código Consumerista justamente por se tratar de lei genérica voltada ao consumidor que não pode se sobrepor à legislação específica, exclusiva ao contrato de transporte, fixada pela Lei civil (STOCO, 2015).

Marques, Miragem e Benjamin afirmam que, efetivamente, as normas do Código Civil referentes ao contrato de transporte deverão ter prevalência em relação às normas contratuais do CDC. Todavia, a prevalência não subsiste em relação à responsabilidade extracontratual (MARQUES, et. al., 2016, p. 559-560). Marques ainda refere que o artigo 732 traz uma exceção à ordem normal de aplicação das fontes gerais e especiais em diálogo, pois remete à ideia de que são aplicadas prioritariamente as normas do Código Civil. Todavia, deve-se realizar

uma interpretação conforme a Constituição, aplicando-se ambas as fontes em prol do consumidor, posto que sua vulnerabilidade é um princípio constitucional (MARQUES, 2019, p. 497;1104).

De todo modo, certo é que, antes da prolação da tese pelo STF, a doutrina era, de modo geral, favorável à aplicação prioritária do CDC e do Código Civil nas relações de transporte aéreo por serem mais protetivas ao passageiro, parte vulnerável da relação contratual<sup>19</sup>.

Em vista disso, ainda durante o julgamento dos *leading cases*, já havia manifestações doutrinárias em sentido contrário aos votos prolatados no ano de 2014.

Miragem asseverou que o modelo de indenização pré-definida por lei já havia sido afastado pelas cortes brasileiras em face de sua incompatibilidade com a CF/88 em situações não exclusivas de consumo<sup>20</sup>. Frisou, também, que, caso o Pleno decidisse de acordo com os votos até então proferidos, estaria o STF, pela primeira vez desde a consolidação do entendimento sobre a ampla reparabilidade dos danos, permitindo o tarifamento da indenização por norma infraconstitucional, alterando “importante paradigma fixado na compreensão da reparação de danos pelo direito brasileiro contemporâneo” (MIRAGEM, 2015).

Benjamin igualmente ressaltou que os limites indenizatórios previstos nas normas que regulamentam o transporte aéreo não foram recepcionados pela CF/88 (BENJAMIN, 2015).

Roland destacou que, se o posicionamento dos Relatores se confirmasse, a decisão afrontaria o princípio da isonomia, uma vez que seria dado tratamento desigual ao passageiro de voos internacionais em relação ao passageiro de voos domésticos, ao qual se assegura a reparação integral de danos nos termos da lei nacional (ROLAND, 2015).

Bergstein assinalou que, caso a decisão final fosse pela limitação do valor das indenizações pagas aos passageiros, se consolidaria uma lamentável exceção à regra de reparação efetiva dos danos aos consumidores. Concluiu afirmando ser difícil compreender de que forma a constituição de uma exceção ao princípio da reparação integral “poderia contribuir para a melhoria das condições de vida dos consumidores brasileiros” (BERGSTEIN, 2016).

Ramos criticou os fundamentos adotados pelos julgadores que já haviam se manifestado, a saber, o uso do critério da especialidade e a ampliação do disposto no artigo constitucional 178, pois ambos partem da premissa equivocada de que aparente antinomia de normas integrantes de um mesmo sistema deve ser resolvida pela aplicação exclusiva de uma em detrimento das demais, tratando-se de silogismo já ultrapassado, na medida em que hodiernamente se preconiza a coexistência de normas, de modo que aparentes “antinomias devem ser solucionadas através de uma interpretação integrativa e harmônica do sistema, que comporte a preservação dos princípios e fundamentos que o sustentam” (RAMOS, 2017).

Findo o julgamento, Marques e Squeff ponderaram chamar a atenção que o STF tenha interpretado o artigo 178 sem conexão com os artigos 5º, XXXII, e 170, todos constitucionais. Referiram ainda que a Convenção de Montreal permite derrogação *im favorem* dos passageiros ao possibilitar o uso da *lex fori* para suprir suas lacunas, dentre elas a regulamentação da indenização por danos que não regula expressamente (artigo 29). Ao final, afirmaram não parecer admissível que a interpretação mais benéfica ao consumidor seja ignorada, especialmente quando as convenções permitem abertamente uma aplicação conjunta com as normas nacionais (MARQUES; SQUEFF, 2017).

Aprofundando a análise, Marques ressaltou que a tese deve ser revista justamente porque a Convenção de Montreal é *im favorem* do consumidor. Destacou que alguns pontos devem ser levados em conta: (a) a hierarquia do direito fundamental de defesa do consumidor; (b) o texto do artigo 178, o qual visa unicamente organizar o ordenamento jurídico para que observe a existência de múltiplos tratados internacionais; (c) o valor de lei ordinária das Convenções de Varsóvia e de Montreal; (d) o fato de o artigo 732 do Código Civil orientar a forma de aplicação das normas incidentes sobre os contratos de transporte; (e) e a necessidade de aplicação harmônica destas normas através de uma interpretação conforme a Constituição, valorizando o sujeito de direitos fundamentais, isto é, direitos humanos recebidos e positivados nas Constituições, e observando

as convenções naquilo em que não interferirem com direitos fundamentais e princípios constitucionais<sup>21</sup> (MARQUES, 2019, p. 242; 506-509).

Tartuce e Silva assinalaram que a defesa do consumidor está arrolada no artigo 5º constitucional, isto é, dentro do núcleo de direitos fundamentais assegurados à pessoa humana, tratando-se de expressão de direitos humanos. Referiram ainda que afastar o princípio da reparação integral previsto no CDC significa aniquilar a vedação do retrocesso social, princípio disciplinado pela Convenção Americana de Direitos Humanos (TARTUCE; SILVA, 2018).

Verbicaro, Leal e Freire, no mesmo sentido, referiram que a tese fixada pelo STF ocasionou retrocesso social e que demonstrou a resistência do Poder Judiciário em realizar um diálogo entre as normas nacionais e internacionais, além de refletir um posicionamento liberal da Corte, na medida em que produz mensagem clara aos passageiros e às companhias aéreas: para aqueles, o desestímulo à reparação de danos por meio do Judiciário e, para estas, um incentivo à precarização dos serviços na medida em que os riscos da atividade estão sendo invertidos em desfavor do consumidor, que se vê obrigado a aceitar cláusulas e condições contratuais abusivas para utilizar o serviço (VERBICARO, et. al., 2019).

Há, porém, entendimento diverso aos acima apresentados.

Saliba e Souza mencionaram que a decisão prolatada assegura o dever de cumprimento à obrigação internacionalmente assumida quando da ratificação das Convenções internacionais, e que ela não fere o princípio da isonomia por tratar de forma diferente o passageiro de voo internacional do passageiro de voo doméstico, tampouco o princípio da dignidade da pessoa humana, em vista do âmbito de aplicação das Convenções (SALIBA, Souza, 2017).

Penteado e Hanna destacaram que o Brasil é um país com grande peso no mercado de tráfego aéreo, sendo fundamental que as decisões de litígios atinentes à matéria sejam pautadas por critérios mais objetivos e proporcionais de modo a permitir que empresas estrangeiras continuem investindo no setor aéreo brasileiro. Disseram crer que, possivelmente, a decisão impactará financeiramente nas tarifas de bilhetes aéreos, pois as

companhias aéreas terão condições de avaliar de forma objetiva os riscos da atividade (PENTEADO; HANNA, 2018).

Para Muniz, embora possa parecer que houve redução dos direitos dos consumidores, o resultado traz avanços, pois serão evitadas demandas judiciais desnecessárias e onerosas, e as empresas poderão melhor planejar suas estratégias comerciais e operacionais, o que pode reduzir o preço das passagens. No mesmo sentido, Almeida destacou que a aplicação do CDC agravava a existência de litígios atinentes a questão, fato que sobrecarrega as companhias aéreas com passivo judicial considerável (CONSULTOR JURÍDICO, 2017).

Ainda que existam manifestações e opiniões doutrinárias favoráveis à tese, as quais trazem argumentos que não podem ser desconsiderados, já nos manifestamos no sentido de ser lesivo aos interesses do passageiro, pessoa humana, afastar-se *prima facie* a aplicação do CDC sobre uma típica relação de consumo (TARGA, 2019), especialmente porque é possível uma aplicação, harmônica, coerente e coordenada das normas incidentes sobre as relações de transporte aéreo internacional por meio da teoria do Diálogo das Fontes, criada por Erik Jayme e desenvolvida por Claudia Lima Marques, iluminada pelos princípios constitucionais que asseguram o respeito aos direitos fundamentais (TARGA, 2020).

A seguir, será demonstrada a inafastabilidade do CDC sobre as relações de transporte aéreo internacional para resguardar os interesses do passageiro.

## **B) A origem constitucional do CDC e a inafastabilidade de sua aplicação sobre as relações de transporte aéreo internacional**

A defesa do consumidor está inserida no rol do artigo 5º da Constituição Federal, sendo, pois, um direito fundamental, um dever imposto ao Estado em todas as suas esferas e, ainda, cláusula pétrea. Igualmente, está inserida no artigo 170 da CF/88, tratando-se de princípio norteador da ordem econômica. Em decorrência desse elevado *status* conferido pelo constituinte, a proteção do consumidor é um valor fundamental que orienta e impõe a aplicação *ex officio* de todas as normas protetivas do consumidor (MARQUES, et. al., 2016, p. 82).

Aliás, o próprio Código Consumerista tem origem constitucional, posto que sua elaboração foi determinada pelo constituinte originário através do artigo 48 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e a importância das normas que dispõe é ressaltada já no seu artigo 1º, o qual enuncia que o código estabelece “normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social”.

Em relação à ordem pública, Roppo assinala que esta “é o complexo dos princípios e dos valores que informam a organização política e econômica da sociedade, numa certa fase da sua evolução histórica”, razão pela qual devem ser considerados imanentes no ordenamento jurídico. Pondera que os princípios de ordem pública não se esgotam no conjunto das normas imperativas da lei, pois fundam-nas e, ao mesmo tempo, transcendem-nas (ROPPO, 2009, p. 179-180). Diniz, nesse mesmo sentido, sustenta que a ordem pública é o reflexo da ordem jurídica vigente em uma dada sociedade em um determinado momento, abrangendo todas as manifestações sociais relevantes e refletindo todos os hábitos, ideias políticas e culturais de um povo (DINIZ, 1999. p. 364).

Friedrich acrescenta que a noção de ordem pública está diretamente vinculada ao tema das normas imperativas de Direito Internacional Privado – regras internas que contêm assuntos considerados essenciais ao país que as promulgou, razão pela qual são automaticamente aplicadas –, posto que os dois institutos “têm o potencial de afastar a escolha ou aplicação do direito estrangeiro, a execução local de atos realizados no exterior, o reconhecimento de sentenças estrangeiras e a escolha da lei regente dos contratos” (FRIEDRICH, p. 27; 79).

Miragem, a respeito destaca que o caráter de ordem pública do CDC independe da expressa referência do seu artigo primeiro, pois decorre da matéria que disciplina, sendo norma consagrada do direito fundamental (MIRAGEM, 2016, p. 70).

Quanto ao interesse social, Marques, Benjamin e Miragem lecionam que o CDC constitui verdadeiramente uma lei de função social que tutela um grupo específico de indivíduos, considerados vulneráveis às práticas abusivas do mercado, intervindo de modo imperativo nas relações jurídicas de direito privado, que antes eram dominadas pelo dogma da

autonomia de vontade. Ponderam que as normas do CDC têm a finalidade de impor uma nova conduta, transformar a realidade social e impor novas noções valorativas que devem orientar a sociedade, razão pela qual geralmente optam em positivar direitos aos consumidores e deveres aos demais agentes da sociedade. Referem, por fim, que, como as demais leis de função social, nasce com a tarefa de “transformar uma realidade social, de conduzir a sociedade a um novo patamar de harmonia e respeito nas relações jurídicas” (MARQUES, et. al., 2016, p. 80).

Para Miragem, embora a disposição do artigo 1º não torne o CDC hierarquicamente superior às demais normas do ordenamento jurídico, outorga-lhe um caráter preferencial, já que realiza o conteúdo de um direito fundamental, de matriz constitucional, e retira da esfera de autonomia privada das partes a possibilidade de derrogá-la, tratando-se de norma imperativa. Ainda, segundo o doutrinador, o fato de o Código Consumerista consagrar direito fundamental lhe garante um *status* diferenciado em relação às demais normas que não possuem um fundamento constitucional imediato (MIRAGEM, 2016, p. 68-70).

Como leciona Marques, ao regulamentar a proteção dos consumidores, constitucionalmente consagrada, o CDC concretiza o que se denomina de eficácia horizontal dos direitos fundamentais (MARQUES, 2019, p. 242). Tal significa que, ao disciplinar normas protetivas cuja origem se encontra no texto constitucional, serve de veículo à concretização do direito fundamental de proteção ao consumidor, permitindo com que este direito gere efeitos nas relações entre particulares. Da mesma forma, Duque assevera que o disposto no CDC assegura a vigência de direitos fundamentais em contratos privados (DUQUE, 2019, p. 9).

De frisar que a eficácia horizontal dos direitos fundamentais já foi inclusive objeto de análise do STF: quando do julgamento do RE 201.819, a Segunda Turma firmou entendimento no sentido de que “as violações a direitos fundamentais não ocorrem somente no âmbito das relações entre o cidadão e o Estado, mas igualmente nas relações travadas entre pessoas físicas e jurídicas de direito privado” (BRASIL, 2006b).

Diante da inegável origem constitucional tanto do Código Consumerista em si quanto da matéria que regulamenta, inevitável é a

concordância com os argumentos esposados pelo Ministro Celso de Mello quando da prolação de seu voto.

A toda evidência, é inquestionável a aplicação das convenções internacionais em matéria de responsabilidade das empresas de transporte aéreo internacional, e a promulgação da Convenção de Montreal reafirma a conveniência de se viabilizar um desenvolvimento ordenado do tema em conformidade com os princípios e objetivos da Convenção de Aviação Civil Internacional firmada nos Estados Unidos no ano de 1944. Da mesma forma, porém, é inquestionável a incidência do CDC quando configurada uma relação de consumo.

Contudo, como bem referido pelo Ministro, é inadequada a utilização dos critérios cronológico e de especialidade para sanar aparente antinomia entre tais normas, pois, o CDC, embora seja uma lei ordinária em seu aspecto formal, certo é que foi elaborado por determinação constitucional e que regulamenta matéria cuja origem remonta aos direitos fundamentais assegurados à pessoa humana, razão pela qual possui *status* de superioridade hierárquica frente a outras leis ordinárias, como o são ambas as convenções aqui tratadas. Foi por essa razão que o Ministro propôs a utilização do critério hierárquico no caso concreto, arguindo que a cláusula de proteção ao consumidor se fundamenta no artigo 5º constitucional, “a que não se podem opor estatutos revestidos de inferior positividade jurídica”.

Cumprir acrescentar ainda, em relação ao critério da especialidade, que uma lei é considerada especial ou geral sempre em comparação a uma outra<sup>22</sup>. No caso das Convenções de Varsóvia e de Montreal e do CDC, embora aquelas regulamentem uma relação específica, este regulamenta os interesses de uma pessoa específica, o consumidor, razão pela qual inafastável a aplicação de uma ou de outra norma com base no referido critério.

Como se não bastasse, o Ministro ainda asseverou que, em comparação ao artigo 178, o rol do artigo 5º é preponderante, não apenas porque possui idêntico perfil constitucional como também é cláusula pétrea e enuncia direito fundamental. Importante, aqui, rememorar lição dada por Bachof, segundo o qual há normas constitucionais, isto é, que

estão inseridas no corpo da Constituição de um país, que podem ser inconstitucionais, ou seja, que não são vinculativas, pois infringem matéria de direito supralegal, já que o constituinte também está sujeito ao direito supralegal (BACHOF, 2014 p. 35-63).

Ora, se realizada interpretação no sentido de que o artigo 178 é uma regra constitucional que visa dar primazia às convenções internacionais regulamentadoras de transporte internacional, e que esta regra permite com que as normas de origem internacional se sobreponham às domésticas de proteção ao consumidor, então não há outra conclusão senão a de que o artigo em comento seria inconstitucional, uma vez que a defesa do consumidor é direito fundamental e, portanto, norma de sobredireito, pois os direitos fundamentais transcendem a própria Constituição Federal, já que possuem ligação direta com a dignidade da pessoa humana (TARGA, 2020, p. 115-116).

Dessa forma, tem-se que, para uma correta aplicação, coerente, coordenada e harmônica desses dois dispositivos constitucionais, é preciso realizar-se uma interpretação à luz da Constituição, iluminada pelos seus princípios norteadores, dentre eles o respeito à dignidade da pessoa humana. Como ensina o Ex-Ministro do STF Eros Grau, “não se interpreta o direito em tiras, aos pedaços. A interpretação de qualquer texto de direito impõe ao intérprete, sempre, em qualquer circunstância, o caminho pelo percurso que se projeta a partir dele – do texto – até a Constituição” (GRAU, 2006, p. 132).

Ao assim se proceder, chega-se à conclusão já apontada por Marques no sentido de que o artigo 178 tem como objetivo organizar o ordenamento jurídico nacional, impondo ao legislador ordinário a observância dos tratados e convenções internacionais firmados pelo Brasil sobre a matéria, sendo por esse motivo que usa o termo “observar”, o qual foi incluído pela Emenda Constitucional 7/1995 em substituição à expressão “cumprirá” utilizada originalmente (“A ordenação do transporte internacional cumprirá os acordos firmados pela União, atendido o princípio de reciprocidade”).

Em vista disso conclui-se que a tese firmada pelo STF deve ser adequada e revisada, o que se espera que ocorra com o provimento dos

Embargos de Declaração oposto em face dos acórdãos paradigmas, uma vez que, da forma como redigida, deixa em segundo plano a aplicação do CDC quando, como visto, sua aplicação deveria ocorrer *ex officio*, sendo imprescindível a sua aplicação para assegurar e resguardar os interesses dos passageiros, que nada mais são do que a parte reconhecidamente vulnerável nesta relação de consumo. É preciso, ainda, deixar mais evidente que as Convenções não regulamentam todas as matérias atinentes ao transporte aéreo internacional, e que possuem lacunas externas que devem necessariamente ser preenchidas pela legislação nacional (CACHARD, 2015, p. 82).

A dignidade da pessoa humana é o principal fundamento que norteia o ordenamento jurídico pátrio. A pessoa humana é, assim, o bem maior a ser protegido. E respeitar os seus interesses, resguardando os seus direitos, jamais significará descumprir compromissos internacionalmente assumidos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A recente tese com repercussão geral fixada pelo STF quando do julgamento do Tema 210, que deu prevalência às Convenções de Varsóvia e de Montreal sobre as normas de direito interno, em especial o Código de Defesa do Consumidor, embora venha sendo aplicada pelas cortes brasileiras, que tiveram de amoldar o entendimento anteriormente fixado à orientação dada pela Corte Suprema, necessariamente deve ser revista, já que, da forma como redigida, deixa em segundo plano as disposições do Código consumerista, cuja aplicação prioritária é imprescindível a fim de que sejam resguardados os interesses dos passageiros diante da sua reconhecida vulnerabilidade frente às companhias aéreas.

Como visto, a tese confere interpretação equivocada ao artigo 178 da Constituição Federal e lhe dá uma força que, a toda evidência, não possui, já que o disposto nesse artigo deve ser analisado conjuntamente com os demais artigos constantes no texto constitucional justamente a fim de assegurar a unidade e a coerência do texto inserto na Carta Magna, e tal análise deve ser iluminada pelos princípios que norteiam e fundamentam o ordenamento jurídico nacional.

Ademais, mostra-se inadequado o uso dos critérios clássicos de solução de antinomias na seara do transporte aéreo internacional, em especial, o cronológico e o da especialidade, uma vez que o CDC possui origem constitucional e ainda regulamenta normas de ordem pública e de interesse social, sendo, por tais razões, inviável o seu afastamento sobre quaisquer relações de consumo, não podendo ser diferente nos contratos de transporte internacional.

Além disso, as Convenções de Varsóvia e de Montreal visam unicamente regular certas questões atinentes ao tema, de modo que têm pleno conhecimento de que não regulamentam com exclusividade toda e qualquer questão relativa à matéria. Aliás, possuem lacunas externas que necessariamente devem ser preenchidas pela legislação nacional, o que deve ser realizado através de um diálogo entre referidas convenções, o CDC, o Código Civil, que disciplina as regras gerais incidentes sobre todos os contratos de transporte, e as demais normas aplicáveis, sempre em consideração aos princípios basilares do sistema jurídico pátrio.

Espera-se que a tese seja revisada pelos Ministros integrantes do STF quando do julgamento dos Embargos de Declaração opostos em face dos dois acórdãos paradigmas, a fim de que se assegure a aplicação coerente, coordenada e harmônica de todas as normas incidentes sobre as relações de transporte aéreo internacional, sobretudo do Código de Defesa do Consumidor, tendo em vista que o passageiro deve ter os seus interesses assegurados em decorrência do necessário respeito à dignidade da pessoa humana.

## NOTAS

<sup>1</sup> A Convenção de Varsóvia foi concluída em 1929 e desempenhou importante papel ao delinear a responsabilidade do transportador aéreo, disciplinando danos decorrentes de morte, ferimento ou lesão corporal sofrida pelo viajante, de destruição, perda ou avaria de bagagem despachada ou mercadoria, bem como de atraso no transporte de modo geral. Fixava limites indenizatórios a cada espécie de dano, a saber: 125.000 francos por passageiro no transporte de pessoas, 250 francos por quilograma no transporte de mercadorias ou de bagagem despachada; e 5.000 francos por passageiro em relação aos objetos sob a sua guarda. Foi recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto 20.704, de 24 de novembro de 1931.

<sup>2</sup> A Convenção de Montreal corresponde à mais recente modernização do texto da Convenção de Varsóvia, foi concluída no ano de 1999, e incorporada ao ordenamento nacional em 2006, por meio da promulgação do Decreto 5.910. Sua alteração mais significativa diz respeito à indenização fixada para os mesmos danos de sua antecessora: quantificando-os em Direitos Especiais de Saque (DES), cujo montante é definido pelo Fundo Monetário Internacional, define os seguintes limites indenizatórios: 100.000 DES por passageiro em caso de morte ou lesão corporal; 1.000 DES por passageiro em caso de destruição, perda ou avaria de bagagem; 17 DES por quilograma em caso de destruição, perda, avaria ou atraso no transporte de carga, salvo declaração especial prévia; e 4.150 DES por passageiro em caso de atraso no transporte de pessoas.

<sup>3</sup> Os incisos V e X do artigo 5º constitucional asseguram o direito de resposta proporcional ao agravo, bem como a inviolabilidade da intimidade, vida privada, honra e imagem, e a correspondente indenização por dano material, moral ou à imagem decorrentes de sua violação.

<sup>4</sup> O *caput* do artigo 178 da Constituição Federal determina que a lei, ao dispor sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, deve, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União quando atendido o princípio da reciprocidade.

<sup>5</sup> O inciso XXXII do artigo 5º da dispõe sobre o dever do Estado de promoção da defesa do consumidor.

<sup>6</sup> O inciso V do artigo 170 arrola a defesa do consumidor como um dos princípios da ordem econômica.

<sup>7</sup> De acordo com o artigo 50 da Convenção de Montreal, as transportadoras aéreas devem contratar seguro a fim de cobrir a responsabilidade sobre os danos disciplinados pela Convenção.

<sup>8</sup> O RE 214.349 tratava de responsabilidade civil no âmbito do transporte aéreo internacional. Todavia, o recurso não foi conhecido em virtude da ausência de prequestionamento da matéria.

<sup>9</sup> O Ministro Gilmar Mendes havia proposto a seguinte tese: “é aplicável o limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais”. Por seu turno, o Ministro Luís Roberto Barroso fez a seguinte proposta de redação: «por força do art. 178 da Constituição, em caso de conflito, as normas das convenções que regem o transporte aéreo internacional prevalecem sobre o Código de Defesa do Consumidor». Já a Ministra Carmen Lúcia sugeriu a seguinte tese: “as normas dos tratados sobre transporte aéreo internacional firmados pela União e regularmente incorporados ao direito interno, quando aplicáveis, afastam a incidência das disposições da legislação infraconstitucional interna no que lhe forem contrárias”.

<sup>10</sup> A força vinculante de um precedente repousa em sua *ratio decidendi*, isto é, a razão utilizada pelo Tribunal para decidir uma questão (MITIDIERO, 2018. p. 99).

<sup>11</sup> Veja-se, nesse sentido, o Recurso Especial 58.736 (BRASIL, 1996b).

<sup>12</sup> Veja-se o Informativo Jurisprudencial 53 do STJ (BRASIL, 2000).

<sup>13</sup> Nesse sentido, veja-se, a título exemplificativo, o Recurso Especial 209.527 (BRASIL, 2001).

<sup>14</sup> Consoante entendimento jurisprudencial prevalecente no âmbito do STF, o fato de o precedente ainda não haver transitado em julgado não impede venha o Relator da causa a julgá-la, fazendo

aplicação, desde logo, da diretriz consagrada no julgamento. Nesse sentido, ver a Tutela Provisória na Reclamação 30.996. (BRASIL, 2018a). O artigo 1.040 do Código de Processo Civil regulamenta o procedimento a ser adotado após publicado o paradigma.

<sup>15</sup> O artigo 29 da Convenção de Montreal refere que “em nenhuma das referidas ações se outorgará uma indenização punitiva, exemplar ou de qualquer natureza que não seja compensatória”.

<sup>16</sup> O STJ pondera que o dano sofrido pelo passageiro em caso de *overbooking* decorre do constrangimento e da aflição a que foi submetido, como se vê, por exemplo, na decisão prolatada no Agravo Regimental no Agravo em Recurso Especial 478.454 (BRASIL, 2014). A partir de 2016, a Resolução 400 da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) definiu que, se ocorrido *overbooking*, o transportador deve procurar voluntários para reacomodação em outro voo mediante compensação negociada e, em caso de preterição de embarque, deve pagar 500 DES (BRASIL, 2016). Não se encontrou, porém, decisões judiciais que aplicaram o disposto nesta Resolução para fins de indenizar o passageiro dentro de tal limite.

<sup>17</sup> O Informativo Jurisprudencial 618 do STJ contém trechos da decisão prolatada no âmbito do Recurso Especial 1.595.731 e o seguinte destaque: “É abusiva a prática comercial consistente no cancelamento unilateral e automático de um dos trechos da passagem aérea, sob a justificativa de não ter o passageiro se apresentado para embarque no voo antecedente”. (BRASIL, 2018d). Para maiores detalhes, ver: TARGA, 2018, p. 521-552. De frisar que a Resolução 400/2006 da ANAC expressamente refere que, “caso o passageiro não utilize o trecho inicial nas passagens do tipo ida e volta, o transportador poderá cancelar o trecho de volta” (BRASIL, 2016).

<sup>18</sup> Veja-se decisão prolatada no âmbito do TJRS que afastou a aplicação das Convenções Internacionais em situação de extravio temporário de bagagem em que esta foi restituída à passageira sem os seus pertences, que foram furtados e substituídos por travesseiros ou almofadas (BRASIL, 2019i).

<sup>19</sup> Diversamente, Refosco, em artigo de 2011, ponderava que o Brasil deve cumprir com os compromissos internacionais assumidos, cabendo ao Judiciário tal responsabilidade. Referia, ainda, que a Convenção de Montreal é lei especial posterior ao Código Civil e ao CDC, de modo que, por força dos critérios cronológico e da especialidade, deve prevalecer. Por derradeiro, referia que o artigo constitucional 178 impõe a observância também ao Judiciário dos tratados e convenções firmados pelo Brasil (REFOSCO, 2011).

<sup>20</sup> Por exemplo, a Lei de Imprensa, Lei 5.250/67, fixa limites indenizatórios em caso de dano moral, os quais não foram recepcionados pela Constituição Federal: o STF, ao julgar a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 130, declarou que referida lei era incompatível com a atual ordem constitucional (BRASIL, 2009c).

<sup>21</sup> Marques ressalta ser “urgente incluir, ao final da Tese 210, a frase que limite os efeitos desta ‘prevalência sobre o CDC’ aos temas que a Convenção realmente regula, no mundo e no Brasil. O ideal seria complementar a tese incluindo: ‘nos temas que regulam, a saber: danos materiais oriundos de morte e lesão de passageiros, danos à bagagem e atrasos’. Espera-se que isso possa ser alcançado em breve” (MARQUES, 2019, p. 512).

<sup>22</sup> A esse respeito, veja-se o voto do Ministro Eros Grau quando do julgamento do RE 351.750 (BRASIL, 2009a).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BACHOF, Otto. *Normas constitucionais inconstitucionais?* Coimbra: Almedina, 2014.

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

BERGSTEIN, Laís. Direitos do consumidor de transporte aéreo internacional em pauta no STF. *Atualização CDC*, 31 maio 2016. Disponível em: <<http://www.atualizaocdc.com/2016/05/direitos-do-consumidor>>. Acesso em: 26 fev. 2020.

BRASIL. Agência Nacional da Aviação Civil. *Resolução 400, de 13 de dezembro de 2016*. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016>>. Acesso em: 25 fev. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Regimental no Agravo de Instrumento 957.245. Agravante: Cargolux Airlines International S/A. Agravada: Royal e Sunalliance Seguros (Brasil) S.A. Relator: Min. Antônio Carlos Ferreira. Brasília, 10 set. 2019. DJe 17 set. 2019b.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Interno no Recurso Especial 1.548.248. Recorrente: Delta Airlines. Recorrida: Royal e Sunalliance Seguros (Brasil) S.A. Relator: Min. Moura Ribeiro. Brasília, 16 dez. 2019. DJe 18 dez. 2019a.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Regimental no Agravo em Recurso Especial 478.454. Agravante: Aerolíneas Argentinas S/A. Agravados: Carmen Villaronga Fontenelle e Outros. Relator: Min. Luis Felipe Salomão. Brasília, 08 abr. 2014. DJe 25 abr. 2014.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Informativo Jurisprudencial 618. Brasília, 23 fev. 2018d.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 58.736. Recorrente: Wagner Bueno Cateb. Recorrida: Aerolíneas Argentinas S/A. Relator: Min. Eduardo Ribeiro. Brasília, 13 dez. 1995, DJ 29 abr. 1996. p. 13413 (1996b).

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 158.535. Recorrente: Viação Aérea São Paulo S/A. Recorrida: Nívea Regina de Oliveira Souza. Relator para acórdão: Min. Eduardo Ribeiro. Brasília, 04 abr. 2000. DJ 09 out. 2000. p. 141.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 209.527. Recorrente: Itaú Seguros S/A. Recorridos: VARIG S/A Viação Aérea Rio-Grandense e Outros. Relator: Min. Carlos Alberto Menezes Direito. Brasília, 15 dez. 2000. DJ 05 mar. 2001.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Agravo de Instrumento 762.184. Agravante: Sociéte Air France. Agravada: Sylvia Regina de Moraes Rosolem. Relator: Min. Cezar Peluso. Brasília, 22 out. 2009. DJe 17 dez. 2009b.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Agravo Regimental no Recurso Extraordinário 1.228.425. Agravante: Transportes Aéreos Portugueses S.A. Agravado: Cassio Otair Marques Borges. Decisão Monocrática. Relator: Min. Roberto Barroso. Brasília, 19 dez. 2019, DJe 31 jan. 2020c.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 130. Autor: Partido Democrático Trabalhista. Réu: Congresso Nacional. Relator: Min. Carlos Britto. Brasília, 30 abr. 2009. DJ 5 nov. 2009c.

BRASIL, Supremo Tribunal Federal. Medida Cautelar na Reclamação 38.694. Reclamante: American Airlines Inc. Reclamado: Tribunal de Justiça de São Paulo. Brasília, 11 fev. 2020. DJe 13 fev. 2020b.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Reclamação 30.996. Reclamante: União. Reclamado: Tribunal Regional Federal da 3ª Região. Relator: Min. Celso de Mello. Brasília, 9 ago. 2018. DJe 13 ago. 2018a.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário 172.720. Recorrente: Sérgio da Silva Couto. Recorrida: Iberia Lineas Aereas de España S/A. Relator: Min. Marco Aurélio. Brasília, 06 fev. 1996. DJ 21 fev. 1997, p. 02831 (1996a).

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário 201.819. Recorrente: União Brasileira de Compositores. Recorrido: Arthur Rodrigues Villarinho. Relatora: Min. Ellen Gracie. Relator para acórdão: Min. Gilmar Mendes. Brasília, 11 out. 2005. DJ 27 out. 2006b.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário 297.901. Recorrente: Viação Aérea São Paulo S/A. Recorrida: Janekelly Ribeiro Rêgo. Relatora: Min. Ellen Gracie. Brasília, 07 mar. 2006. DJ 31 mar. 2006a.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário 351.750. Recorrente: Varig S.A. - Viação Aérea Rio-Grandense. Recorrida: Ana Maria da Costa Jardim. Relator: Min. Marco Aurélio. Relator para o Acórdão: Min. Carlos Brito. Brasília, 17 mar. 2009. DJe 25 set. 2009a.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário 1.240.833. Recorrente: American Airlines Inc. Recorrida: Camila Conti Galvão. Decisão Monocrática. Relatora: Min. Rosa Weber. Brasília, 21 out. 2019. DJe 23 out. 2019j.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário com Agravo 766.618. Recorrente: Air Canada. Recorrida: Cintia Cristina Giardulli. Relator: Min. Roberto Barroso. Brasília, 13 nov. 2013. DJe 25 nov. 2013.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Tema 210 - Limitação de indenizações por danos decorrentes de extravio de bagagem com fundamento na Convenção de Varsóvia. Leading case: RE 636331. Recorrente: Sociéte Air France. Recorrida: Sylvia Regina de Moraes Rosolem. Relator: Min. Gilmar Mendes. Brasília, 25 jul. 2017. DJe 13 nov. 2017a.

BRASIL. Tribunal de Justiça de Santa Catarina. Apelação Cível 0306593-05.2015.8.24.0033. Apelantes: Izabel dos Santos Colzani e Outras. Apelada: Alitalia Compagnia Aerea S.P.A. Relator: Des. Jorge Luis Costa Beber. Florianópolis, 12 dez. 2019. DJe 12 dez. 2019d.

BRASIL, Tribunal de Justiça de São Paulo. Apelação Cível 1032371-67.2018.8.26.0002. Apelantes: Filipe Vieira da Silva e Outra. Apeladas: Aerovias del Continente Americano S/A e outra. Relator: Des. Roque Antonio Mesquita de Oliveira. São Paulo: 12 dez. 2018. DJe 13 dez. 2018b.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. Apelação Cível 1016754-30.2019.8.26.0100. Apelante: João Alberto Santos. Apelada: United Airlines Inc. Relator: Des. Roque Antonio Mesquida de Oliveira. São Paulo, 2 set. 2019. DJe 2 set. 2019e.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. Apelação Cível 1032905-74.2019.8.26.0002. Apelantes/Apelados: TAM Linhas Aéreas S/A e Dennys Thiago Ferreira. Relator: Des. J. B. Franco de Godoi. São Paulo: 28 nov. 2019. DJe 28 nov. 2019h.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. Apelação Cível 1088348-41.2018.8.26.0100. Apelante: Dorothy Alves Landim. Apelada: Latam Airlines Group S/A. Relator: Des. Kleber Leyser de Aquino. São Paulo, 18 fev. 2020. DJe 20 fev. 2020a.

BRASIL, Tribunal de Justiça do Ceará. Agravo de Instrumento 0623440-70.2019.8.06.0000. Agravantes: Juliana Buse de Oliveira e Outros. Agravada: TAP – Transportes Aéreos Portugueses S/A. Relator: Des. Francisco Darival Beserra Primo. Fortaleza, 4 set. 2019. DJe 4 set. 2019m.

BRASIL, Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Recurso Inominado 0718740-81.2019.8.07.0016. Recorrente: Gol Linhas Aéreas S.A. Recorrida: Maria Leocadia de Freitas Assunção Silva. Relator: Juiz Fabrício Fontoura Bezerra. Brasília, 8 ago. 2019. DJe 4 set. 2019l.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Recurso Inominado 0735892-45.2019.8.07.0016. Recorrente: Transportes Aéreos Portugueses. Recorrido: Mario Pacini Neto. Relatora: Juíza Gabriela Jardon Guimarães de Faria. Brasília, 4 dez. 2019. DJe 10 dez. 2019f.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Recurso Inominado 0746185-45.2017.8.07.0016. Recorrente: Compania Panameña de Aviación S/A. Recorridos: Nhyro Gonçalves Laranja Neto e outro. Relator: Juiz Arlando Corrêa da Silva. Brasília, 13 jun. 2018. DJe 19 jun. 2018c.

BRASIL, Tribunal de Justiça do Paraná. Apelação Cível 0025763-13.2018.8.16.0014. Apelante: Fundação de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Universidade de Londrina – FAUL. Apelada: TAM Linhas Aéreas S/A. Relator: Des. Luiz Lopes. Curitiba, 4 nov. 2019. DJe 4 nov. 2019g.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Paraná. Apelação Cível 0032704-86.2016.8.16.0001. Apelante: TAM Linhas Aéreas S/S. Apelada: Claudia Andrea Angeli. Relator: Guilherme Freire Teixeira. Curitiba, 30 nov. 2017. DJe 01 dez. 2017b.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Apelação Cível 70081377418. Apelantes/Apelados: United Airlines INC e Ian Miranda Ramil. Relator: Des. Umberto Guaspari Sudbrack. Porto Alegre, 26 set. 2019. DJe 08 out. 2019c.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Apelação Cível 70076764448. Apelante: Rosa Maria de Campos Aranovich. Apelada: American Airlines Inc. Relator: Bayard Ney de Freitas Barcellos. Porto Alegre, 8 maio 2019. DJe 10 maio 2019i.

CACHARD, Olivier. *Le Transport International Aérien De Passagers*. Haye: LPRecueils de Cours, 2015.

CONSULTOR JURÍDICO. CDC não regula relação entre passageiros e companhias aéreas estrangeiras, diz STF. *Conjur*, 25 mai. 2017. Disponível

em: <<https://www.conjur.com.br/2017-mai-25/cdc-nao-regular-relacao-entre-passageiros-aereas-estrangeiras>>. Acesso em: 29 fev. 2020.

DINIZ, Maria Helena. *Lei de Introdução ao Código Civil brasileiro interpretada*. 5. ed. atual. São Paulo: Saraiva, 1999.

DUQUE, Marcelo Schenk. *Eficácia horizontal dos direitos fundamentais e jurisdição constitucional*. 2. ed., rev. e ampl. São Paulo: Editora dos Editores, 2019.

FRIEDRICH, Tatyana Scheila. Normas imperativas de Direito Internacional Privado: *lois de police*. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2007.

GRAU, Eros Roberto. *Ensaio e discurso sobre a interpretação/aplicação do direito*. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. 9. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2019.

MARQUES, Claudia Lima; BENJAMIN, Antonio Herman V.; MIRAGEM, Bruno. *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*. 5. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

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. *Conjur*, 21 jun. 2017. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2017-jun-21/regras-convencao-montreal-dialogo-fontes-cdc>>. Acesso em: 27 fev. 2020.

MARQUES, Claudia Lima; SQUEFF, Tatiana de A.F.R. Cardoso; TARGA, Maria Luiza Baillo. Embargos de Declaração no Recurso Extraordinário 636.331. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 115, p. 507-559, jan./fev. 2018. p. 526-527 (2018a)

MARQUES, Cláudia Lima; SQUEFF, Tatiana de A.F.R. Cardoso; TARGA, Maria Luiza Baillo. Embargos de Declaração no Recurso Extraordinário 766.618. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 115, p. 561-598, jan./fev. 2018. p. 563-564 (2018b).

MARINONI, Luiz Guilherme. *Precedentes obrigatórios*. 5. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

MIRAGEM, Bruno. *Contrato de transporte*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

MIRAGEM, Bruno. *Curso de direito do consumidor*. 6. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

MIRAGEM, Bruno. CDC deve ser aplicado aos contratos de transporte aéreo internacional. *Conjur*, 9 dez. 2015. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2015-dez-09/garantias-consumo-cdc-aplicado-aos-contratos-transporte-aereo-internacional>>. Acesso em: 26 fev. 2020.

MITIDIERO, Daniel. *Precedentes: da persuasão à vinculação*. 3. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2018.

PENTEADO, Luciana Goulart; HANNA, Victor. Impactos das decisões do STF para o setor aéreo. *Estadão*, 27 maio 2018. Disponível em: <<https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/impactos-das-decisoes-do-stf-para-o-setor-aereo/>>. Acesso em: 28 fev. 2020.

RAMOS, Fabiana D'Andrea. Normas de transporte aéreo internacional devem favorecer vulneráveis. *Conjur*, 04 jan. 2017. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2017-jan-04/garantias-consumo-normas-transporte-aereo-internacional-favorecer-vulneraveis>>. Acesso em: 26 fev. 2020.

REFOSCO, Helena Campos. A Convenção de Montreal e a responsabilidade civil no transporte aéreo internacional. *Revista Trimestral de Direito Civil*, v. 46, p. 53-78, 2011.

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. 39-70, maio/jun. 2015.

ROPPO, Enzo. *O contrato*. Coimbra: Almedina, 2009.

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. 430-449, 2017.

SQUEFF, Tatiana de A. F. R. Cardoso. Bases constitucionais da defesa dos consumidores no Brasil: um resgate acerca da criação da legislação consumerista em prol da confirmação de sua posição privilegiada no ordenamento jurídico pátrio. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 116, p. 129-149, mar./abr. 2018.

STOCO, Rui. *Tratado de Responsabilidade Civil*. 2ª ed. em ebook baseada na 10. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015 [ebook].

TARGA, Maria Luiza Baillo. *Diálogo das fontes pro homine: a coerência sistemática entre o Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Montreal sobre alguns aspectos do Transporte Aéreo Internacional*. 2020. 167f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2020.

TARGA, Maria Luiza Baillo. O dano moral decorrente do cancelamento de voo de retorno de passageiro que não embarcou no voo de ida: comentários ao REsp 1.595.731/RO. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 119, p. 521-552, set./out. 2018.

TARGA, Maria Luiza Baillo. Responsabilidade civil nos contratos de transporte aéreo internacional: da uniformização à harmonização das legislações aplicáveis. *Revista de doutrina e jurisprudência*. Brasília, v. 110, p. 213-233, jan./jun. 2019.

TARTUCE, Flávio; SILVA, Bruno Casagrande e. 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 do retrocesso. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 115, p. 41-68, jan./fev. 2018. p. 40-65.

VERBICARO, Dennis; LEAL, Pastora do Socorro Teixeira; FREIRE, Gabriela Ohana Rocha. Transporte aéreo e consumo: o Recurso Extraordinário 636.331 - STF à luz do diálogo de fontes e do princípio da vedação ao retrocesso. *Revista Eletrônica Direito e Sociedade*, Canoas, v. 7, n. 2, p. 51-61, 2019.

*Maria Luiza Baillo Targa*

Doutoranda e Mestre em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).  
Especialista em Direito Francês e Europeu dos Contratos pela Université Savoie Mont Blanc.  
Especialista em Direito do Consumidor e Direitos Fundamentais pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.  
Especialista em Direito Público pelo Centro Universitário de Brasília (UniCeub).  
Membro do Grupo de Pesquisa “Mercosul, Direito do Consumidor e Globalização”.  
Advogada.