



Brasília | ano 56 | nº 222
abril/junho – 2019

Contrato de transporte aéreo internacional

RAPHAEL MAGNO VIANNA GONÇALVES

Resumo: O regime internacional de responsabilidade civil estabelecido pelas Convenções de Varsóvia e Montreal regula as relações contratuais decorrentes do transporte aéreo internacional, entre as empresas aéreas e os passageiros, nas hipóteses de dano causado por morte ou lesão corporal e em casos de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada e da mercadoria transportada. Adotado pelo Brasil, esse regime não vinha sendo aplicado corretamente pelos tribunais brasileiros até recente decisão do Supremo Tribunal Federal, que entendeu pela prevalência do regime internacional de Varsóvia e Montreal sobre o Código de Defesa do Consumidor.

Palavras-chave: Transporte aéreo internacional. Convenção de Varsóvia e Montreal. Código de Defesa do Consumidor. Jurisprudência.

International air transport agreement

Abstract: The international civil liability regime established by the Warsaw and Montreal Conventions governs contractual relations arising from international air transport between airlines and passengers in the event of damage caused by death or personal injury and in cases of destruction, loss or damage to the checked baggage and the goods transported. Adopted by Brazil, this regime was not being correctly applied by the Brazilian courts until the recent Supreme Court decision, which held the prevalence of the Warsaw and Montreal international regime instead of the Consumer Protection Code.

Keywords: International air transport. Convention of Warsaw and Montreal. Code of Consumer Protection. Jurisprudence.

Introdução

O comércio internacional, assim como algumas atividades desenvolvidas no contexto internacional, demanda, às vezes, a elaboração de regras internacionais para regular as relações contratuais.

O transporte aéreo internacional de pessoas, suas bagagens e mercadorias, tendo em vista estar submetido a diferentes ordenamentos jurídicos, tem sido objeto de tentativas de regulação internacional desde o fim do século XIX.¹

No intuito de estabelecer uma norma jurídica aplicável ao transporte aéreo internacional, durante a Segunda Conferência Internacional de Direito Privado Aéreo, realizada em Varsóvia, entre os dias 4 e 12 de outubro de 1929, foi concluída a Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, a qual ficou conhecida como Convenção de Varsóvia de 1929 (BRASIL, 1931).

O Brasil, de forma precursora, fez parte dos cinco primeiros países a assinarem a Convenção de 1929, com Espanha, Iugoslávia, Romênia e França.² Em seguida, vários países aderiram ao regime internacional instituído por essa convenção. Tratava-se de uma iniciativa visionária e uma tentativa de harmonizar o sistema de responsabilidade civil concernente ao transporte aéreo internacional.

A Convenção de Varsóvia foi promulgada no Brasil pelo Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931. Aplicável a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou mercadorias efetuado por aeronave mediante remuneração, e aos transportes por aeronave efetuados gratuitamente por empresa de transportes aéreos, essa convenção estabeleceu o regime internacional de responsabilidade civil das transportadoras aéreas.

Ao longo do tempo, a Convenção de 1929 foi atualizada pelo Protocolo de Haia de 1955, pelo Protocolo de Guadalajara de 1961 (BRASIL, 1931, 1998) e pelo Protocolo da Guatemala de 1971 (GUATEMALA, 1971), culminando, em 1999, com a Convenção de Montreal (BRASIL, 2006a). A Convenção de Montreal, promulgada no Brasil pelo Decreto nº 5.910, de 2006, modernizou o regime internacional então vigente e possibilitou o desenvolvimento ordenado das operações de transporte aéreo

¹ A primeira conferência internacional de direito aéreo aconteceu em Paris, em 1889. Para mais informações a esse respeito, ver McClean, Chambers, Gill, Koning, Leandro, Ruehmkorf e Margo (1991).

² O Brasil participou ativamente dos trabalhos para a formalização do texto da Convenção de Varsóvia, tendo, inclusive, elaborado um trabalho preparatório, que foi apresentado durante a conferência, em torno da definição do “transportador” e da inserção de um artigo na Convenção pelo qual ficasse o transportador obrigado a conservar, durante dois anos, os documentos de transporte. A Conferência julgou que ambas as propostas brasileiras não deveriam ser reguladas pela Convenção e confiou o trabalho preparatório à Comissão Internacional Técnica de Perito do Direito Aéreo como base para seus estudos.

internacional e da circulação de passageiros, bagagens e cargas.

A Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB) (BRASIL, [2017a]), por sua vez, previu em seu art. 178 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”.

Destarte, a elaboração de normativas internas que tratem de transporte internacional, por força do art. 178 da CRFB, deve observar os acordos internacionais firmados pela União.

No ordenamento jurídico brasileiro, a promulgação da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor) (BRASIL, [2017b]), foi sem dúvida um grande avanço para a proteção do consumidor que, até então, dispunha apenas das regras do velho Código Civil (CC), que eram insuficientes e inadequadas para a regulação das relações de consumo cada vez mais complexas. Todavia, existem antinomias entre o regime internacional de transporte aéreo regulado pelas convenções de Varsóvia e Montreal e as regras previstas no Código de Defesa do Consumidor (CDC), criadas para regular especificamente as relações de consumo de uma maneira geral e aparentemente aplicáveis também à relação contratual entre o transportador e o passageiro ou o transportador e o proprietário de uma mercadoria transportada.

Durante muito tempo, os tribunais brasileiros tentaram resolver essas antinomias com base em princípios existentes no ordenamento jurídico brasileiro, como o critério hierárquico (*lex superior derogat legi inferiori*), o critério cronológico (*lex posterior derogat legi priori*) e o critério da especialidade (*lex specialis derogat legi generali*). Todavia, a assimetria dos julgados, até mesmo nos tribunais superiores, trouxe grande insegurança jurídica para as partes envolvidas no contrato de transporte aéreo internacional.

1 Regime internacional de responsabilidade civil

Dentre as principais previsões da Convenção de Varsóvia, destaca-se a responsabilidade presumida do transportador aéreo por morte ou ferimento de passageiro, por destruição, perda ou avaria de bagagem despachada ou de mercadorias, e por dano proveniente do atraso no transporte aéreo de viajantes, bagagem ou mercadorias.³

A responsabilidade civil presumida tem como consequência a inversão do ônus da prova. Todavia, a Convenção previa, igualmente, a possibilidade de exoneração da responsabilidade do transportador caso ele conseguisse provar que tinha tomado todas as medidas necessárias para que não se produzisse o dano, ou que não fora possível tomá-las. Além disso, o transportador não seria responsável caso provasse que o dano ocasionado a uma bagagem ou uma mercadoria seria derivado de um erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação, contanto que seus prepostos tivessem tomado todas as medidas necessárias para que o dano não se produzisse. Além disso, o tribunal poderia excluir ou atenuar a responsabilidade do transportador caso o dano tivesse sido causado por culpa da pessoa lesada.⁴

Em contrapartida à responsabilidade presumida, a Convenção de Varsóvia também previa a limitação de responsabilidade do transportador em relação ao transporte de pessoas, de mercadorias, de bagagem despachada e de objetos sob a guarda do passageiro.⁵

O regime internacional estabelecido pela Convenção de Varsóvia trouxe, como almejado, uniformidade em relação às normas aplicáveis ao setor e maior segurança jurídica para as empresas transportadoras e os usuários do transporte.

³ Ver arts. 17 e 20 (1) (BRASIL, 1931).

⁴ Ver arts. 20 e 21 (BRASIL, 1931).

⁵ Ver art. 22 (BRASIL, 1931).

Visando o equilíbrio contratual, a Convenção previa a nulidade de qualquer cláusula tendente a exonerar o transportador de suas responsabilidades ali estabelecidas ou a fixar limite indenizatório inferior ao previsto.⁶ A prática de inserir cláusulas de negligência nos contratos de transporte – em inglês, *negligence clause* – deriva do transporte marítimo de mercadorias. Essa cláusula, geralmente, previa que o transportador marítimo não seria responsável por qualquer dano causado à mercadoria transportada. As primeiras reações a esse tipo de cláusula abusiva vieram dos Estados Unidos, por meio do Harter Act de 1893 (UNITED STATES, 1893). A lei americana proibia a estipulação desse tipo de cláusula nos contratos envolvendo um transporte com destino ou origem nos portos daquele país e obrigava o transportador a garantir a navegabilidade do navio e a aptidão a afrontar os riscos do mar (obrigação de diligência, *due diligence*, em inglês)⁷.

O prazo para ingressar com uma ação de responsabilidade civil contra o transportador era de dois anos a contar da data de chegada; ou do dia em que a aeronave devia ter chegado a seu destino; ou do dia da interrupção do transporte.⁸ Esse prazo prescricional destoava do prazo de um ano adotado pela convenção que regulava o transporte marítimo internacional, chamada Convenção de Bruxelas para Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Embarque, de 25 de agosto de 1924 (INTERNATIONAL..., 1924). Posteriormente, as convenções que regulam o transporte marítimo internacional, como as Regras de Hamburgo de 1978 e as Regras de Roterdã de 2009 (UNITED NATIONS, 1994, 2009), adotaram o prazo prescricional de dois anos seguindo o exemplo das convenções que regulam o transporte aéreo.⁹

Com o passar do tempo, a Convenção de Varsóvia sofreu várias modificações, culminando, finalmente, na Convenção de Montreal, de 28 de maio de 1999. Essa Convenção foi promulgada no Brasil pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006 (BRASIL, 2006a). Os limites de responsabilidade civil estabelecidos pelo Sistema de Varsóvia ofereciam indenizações inadequadas às vítimas de acidentes e aos seus dependentes. Na década de 1980, vários países reagiram contra a desatualização desse regime de responsabilidade civil internacional em caso de morte ou lesões corporais dos passageiros. Tais países começaram a exigir que suas próprias transportadoras aéreas nacionais e, em alguns casos, que qualquer trans-

⁶ Ver art. 23 (BRASIL, 1931).

⁷ Ver Bonassies e Scapel (2016, p. 742).

⁸ Ver art. 29 (BRASIL, 1931).

⁹ Ver Bonassies e Scapel (2016, p. 917). O Brasil não adotou nenhuma convenção internacional que regule a responsabilidade civil do transportador marítimo quando há emissão de conhecimento de embarque.

portadora que servisse o seu mercado nacional aplicassem limites muito mais elevados. Nos anos 1990, a Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA) estabeleceu um regime voluntário em que as empresas de transporte poderiam optar por um sistema de responsabilidade ilimitada.¹⁰

As modificações concebidas pela Convenção de Montreal para o regime jurídico internacional de responsabilidade civil estabeleceram um enquadramento atualizado e uniforme para regular a relação contratual entre as companhias aéreas e os passageiros em relação aos danos causados a estes, às bagagens e às mercadorias transportadas.

A Convenção de Montreal adotou a responsabilidade objetiva do transportador por dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o acidente que originou a morte ou a lesão tenha ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque. O transportador também será responsável objetivamente pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga, sob a única condição de que o fato que causou o dano tenha ocorrido durante o transporte aéreo. Em relação ao dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga, a Convenção manteve a responsabilidade presumida do transportador, que poderá provar que ele próprio 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.

Dentre as principais inovações da Convenção de Montreal, destacamos a eliminação do erro de pilotagem, de condução da aeronave ou de navegação das causas excludentes de responsabilidade do transportador. Porém, além de ter trazido novas excludentes, a Convenção de Montreal manteve a exoneração de responsabilidade quando a pessoa lesada tenha causado o dano ou contribuído para ele por negligência, erro ou omissão. Também haverá exoneração de responsabilidade caso o transportador consiga provar que a destruição, perda ou avaria da carga se deve a natureza, defeito ou vício próprio da carga, ou ainda a embalagem defeituosa realizada por uma pessoa que não seja o transportador ou algum de seus prepostos. A exoneração se aplica também à destruição, perda ou avaria que se deva a ato de guerra ou conflito armado ou a ato de autoridade pública executado em conexão com a entrada, a saída ou o trânsito da carga.

É importante destacar que, nos casos de morte ou lesões dos passageiros, o transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade que não exceda a 100.000 Direitos Especiais de Saque¹¹ por passageiro. Essa

¹⁰ Nesse sentido, ver União Europeia (2000).

¹¹ As quantias indicadas em Direitos Especiais de Saque mencionadas na presente Convenção consideram-se referentes ao Direito Especial de Saque definido pelo Fundo Monetário Internacional. Ver União Europeia (2000).

foi uma das grandes inovações da Convenção de Montreal. Em contrapartida, o transportador não será responsável por danos de morte ou lesões dos passageiros que excedam a 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro se provar que o dano não se deveu à negligência ou a outra ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos; ou se o dano se deveu unicamente à negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro. O ônus da prova para ter o direito ao benefício da limitação recai sobre o transportador.

Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro. 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 declaração especial de valor (denominada declaração *ad valorem*) no momento da entrega da bagagem à transportadora e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Nesse caso, o transportador estará obrigado a pagar uma soma que não excederá o valor declarado, a menos que prove que esse valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a não ser que, conforme vimos, tenha sido feita uma declaração *ad valorem*.

A Convenção de Montreal permite, ainda, que o transportador estipule que o contrato de transporte estará sujeito a limites de responsabilidade mais elevados que os previstos na Convenção, ou que não estará sujeito a nenhum limite de responsabilidade. Importante deixar claro que somente o transportador poderá estabelecer tais limites, tendo em vista se tratar

de um contrato de adesão. O passageiro não poderá requerer do transportador a exclusão da limitação de responsabilidade ou o estabelecimento de valores mais elevados; porém, para evitar qualquer limitação, o passageiro terá a oportunidade, caso queira, de fazer uma declaração *ad valorem*.

Em contrapartida, a Convenção de Montreal proíbe que o transportador insira cláusula contratual que exonere a sua responsabilidade ou que fixe um limite inferior ao estabelecido na Convenção. Toda cláusula nesse sentido será considerada nula e de nenhum efeito, porém não implicará a nulidade do contrato, que continuará sujeito às disposições da Convenção.

Em respeito ao princípio da liberdade contratual, as disposições da Convenção não poderão impedir que o transportador recuse a realização de um contrato de transporte. Ele também poderá renunciar às defesas que possa invocar em virtude de tais disposições, ou estabelecer condições que não estejam em contradição com as disposições da Convenção.

Para a efetividade do regime de responsabilidade civil estabelecido, a Convenção de Montreal inovou ao prever que os transportadores são obrigados a manter um seguro adequado que cubra sua responsabilidade. A Convenção de Varsóvia era omissa em relação a esse tipo de garantia. O prazo prescricional para propositura da ação indenizatória, assim como na Convenção de Varsóvia, é de dois anos.

2 A insegurança jurídica pela ausência de uniformidade

A ausência de uniformidade das decisões judiciais que colocam fim aos litígios decorrentes de determinadas atividades comerciais pode provocar insegurança jurídica capaz de comprometer seu normal desenvolvimento,

principalmente quando se verificam elementos de estraneidade, como é o caso do transporte aéreo internacional. Muitas vezes é o consumidor final que acaba arcando com os custos que essa insegurança jurídica provoca.

2.1 Construção jurisprudencial dos Tribunais Superiores

Em julgamento realizado no ano de 1977 a respeito de questão alheia ao transporte aéreo internacional, porém envolvendo a discussão sobre a prevalência entre tratado internacional e legislação interna, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) entendeu que leis internas prevalecem sobre os tratados internacionais. Nessa ocasião, o STF considerou que, “embora a Convenção de Genebra, que previu uma lei uniforme sobre letras de câmbio e notas promissórias, tenha aplicabilidade no direito interno brasileiro, não sobrepõe ela às leis internas do País” (BRASIL, 1977, p. 915).

Entretanto, após a promulgação da atual Constituição, em 1988, e do Código de Defesa do Consumidor (CDC), em 1990, o STF, em julgamento realizado em 7 de março de 2006 (BRASIL, 2006b), adotou o entendimento de que, embora válida a norma do CDC quanto aos consumidores em geral, no caso de contrato de transporte internacional aéreo, em obediência ao art. 178 da CRFB, prevalece o que dispõe a Convenção de Varsóvia, que determina prazo prescricional de dois anos, e não o prazo de cinco anos previsto no CDC.

Revertendo o posicionamento adotado em 2006, em outro julgamento realizado em março de 2009, a maioria dos ministros do STF, ao se pronunciar a respeito da mesma matéria, admitiu o afastamento “das normas especiais do Código Brasileiro da Aeronáutica e da Convenção de Varsóvia quando implicarem retrocesso social ou vilipêndio aos direitos assegurados pelo Código de Defesa do Consumidor” (BRASIL, 2009b, p. 1.081).

Em brilhante voto divergente da maioria dos ministros, o ministro Eros Grau considerou que,

consumado o juízo de comparação, teremos que o Código de Defesa do Consumidor é lei especial em relação ao Código Civil. Não obstante, se o compararmos com o Código Brasileiro de Aeronáutica e com as disposições da Convenção de Varsóvia, teremos ser ele lei geral em relação [...] ao Código Brasileiro de Aeronáutica e às disposições da Convenção de Varsóvia (BRASIL, 2009b, p. 1.101).

Utilizando o critério da especialidade, o ministro invocou a necessidade de aplicação das normas especialmente aplicáveis à relação contratual

decorrente do transporte aéreo. Na “confirmação de voto”, o ministro Eros Grau esclareceu que,

no momento em que nego aplicação à lei a que se refere o artigo 178 da Constituição, ofendo a Constituição. Estou simplesmente permitindo que uma lei geral passe por cima da lei especial, que o Código do Consumidor passe por cima do Código Brasileiro de Aeronáutica” (BRASIL, 2009b, p. 1.120).

A ausência de uniformidade e a consequente insegurança jurídica vêm repercutindo, há tempos, em outros tribunais brasileiros. Em ação julgada em 24 de abril de 2002, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) entendeu que “a responsabilidade civil do transportador aéreo pelo extravio de bagagem ou de carga rege-se pelo CDC, se o evento se deu em sua vigência, afastando-se a indenização tarifada prevista na Convenção de Varsóvia” (BRASIL, 2002, p. 1).

Em um acórdão mais recente, publicado em outubro de 2016, o STJ confirmou o entendimento de que

a responsabilidade civil das companhias aéreas por extravio de bagagem, após o advento da Lei nº 8.078/90, não é mais regulada pela Convenção de Varsóvia e suas posteriores alterações, tampouco pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, aplicando-se, em tais casos, o Código de Defesa do Consumidor (BRASIL, 2016, p. 1).

Como bem observou o ministro Eros Grau em seu voto divergente no julgado anteriormente citado, o STJ havia adotado o posicionamento de que uma norma geral interna tinha o comando de revogar um tratado internacional aplicado especificamente a matéria de transporte aéreo internacional e em pleno vigor no ordenamento jurídico brasileiro.

Mesmo que, até então, não houvesse uma decisão de repercussão geral, as decisões proferidas

no âmbito do STJ têm o condão de influenciar os tribunais de instâncias inferiores.

2.2 Repercussão em instâncias inferiores

Em várias oportunidades, os tribunais de instâncias inferiores aplicaram o CDC em detrimento do regime internacional estabelecido pelas convenções de Varsóvia e Montreal, pelo fato de essa questão não ter sido enfrentada de maneira uniforme nos tribunais superiores.

O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ), seguindo o entendimento do STJ, havia se posicionado pela aplicação do CDC em detrimento do regime internacional. Em uma decisão prolatada em 19 de março de 2015, a desembargadora Márcia Cunha Silva Araújo de Carvalho, relatora do processo, justificou seu posicionamento argumentando ser pacífico o

entendimento do STJ de que nos casos de responsabilidade civil decorrente da má prestação dos serviços pela companhia aérea, aplica-se o Código de Defesa do Consumidor em prejuízo da Convenção de Varsóvia, com suas posteriores modificações (Convenção de Haia e Convenção de Montreal), e do Código Brasileiro de Aeronáutica (RIO DE JANEIRO, 2015, p. 156).

Na mesma decisão (RIO DE JANEIRO, 2015), ficou estabelecido que os danos materiais deveriam ser integralmente indenizados pela empresa aérea, na forma do CDC.¹²

O Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), de igual maneira, adotava entendimento contrário ao emprego das disposições do regime internacional. Em uma decisão prolatada em 25 de abril de 2017 em que o autor, em ação regressiva, objetivava reaver o valor despendido em virtude de prejuízos

¹²No mesmo sentido, ver a decisão do TJRJ (RIO DE JANEIRO, 2014).

suportados com o extravio da bagagem do segurado, o relator desembargador Silveira Paulilo, assentado em jurisprudência do STJ, entendeu que

deve ser observado o prazo prescricional de cinco anos previsto no Código de Defesa do Consumidor, [e que] a indenização deve compreender o valor real da carga avariada, não estando limitada a uma importância tarifada, prevista nas Convenções de Varsóvia e de Montreal e também no Código Brasileiro de Aeronáutica (SÃO PAULO, 2017a, p. 4-7).¹³

Em outra decisão, apesar da interpretação pela aplicação do regime internacional, o TJSP, com base em posicionamento do STJ (BRASIL, 1994, 1997), afastou a incidência das disposições do regime internacional sob o argumento de cometimento de culpa grave da transportadora, ensejadora da exclusão dos benefícios da limitação de responsabilidade (“indenização tarifada”). Conforme transcrição de parte da decisão,

em caso de desaparecimento total ou parcial da bagagem, sem o fornecimento de nenhuma explicação pela transportadora, há de incidir presunção de que isso aconteceu por força de ato doloso praticado por algum preposto da apelante ou em decorrência de negligência crassa, inadmissível, na conferência e entrega dos volumes a quem de direito, culpa grave, portanto (SÃO PAULO, 2012a, p. [4]).¹⁴

O Tribunal de Justiça de Minas Gerais (TJMG), em decisão proferida em 8 de março de 2016, entendeu que

nem se cogite a inaplicabilidade da Legislação Consumerista no caso em apreço, pois à proteção ao consumidor é conferido, pela Constituição Federal, o *status* de direito fundamental (art. 5º, XXXII), sendo imperiosa a prevalência das normas de defesa do consumidor, que garantem a reparação integral, sobre as convenções e tratados internacionais sobre aviação (MINAS GERAIS, 2016a, p. [5]).

Em outra decisão, proferida em 6 de abril de 2016, o TJMG considerou que

a Convenção de Montreal, que substituiu a Convenção de Varsóvia a respeito de indenizações para danos sofridos em transporte aéreo internacional, não afasta a aplicação do Código de Defesa do Consumidor, que é lei especial, de caráter geral, abrangendo garantia constitucional. Ainda que o tratado internacional integre o conjunto de leis do País, não pode desrespeitar a prevalência da Constituição Federal, e a ela não se sobrepõe (MINAS GERAIS, 2016b, p. [3]).

¹³No mesmo sentido, ver decisão do TJSP (SÃO PAULO, 2017b).

¹⁴No mesmo sentido, ver decisão do TJSP (SÃO PAULO, 2012b).

O Tribunal de Justiça do Espírito Santo (TJES), em julgado proferido em 6 de dezembro de 2016, também se manifestou nesse sentido nos seguintes termos:

Como cediço, a responsabilidade civil da companhia de transporte aéreo pelo extravio de bagagem dos passageiros submete-se à disciplina do Código de Defesa do Consumidor, em detrimento das cláusulas que atenuam o dever de indenizar do fornecedor, preconizadas nas Convenções Internacionais e Normas Internas afetas à Aviação Nacional. [...] Não se coaduna com os princípios constitucionais básicos à tutela do consumidor a limitação da responsabilidade do transportador, de modo que, diante da comprovada falha na prestação do serviço, impõe-se a responsabilização, à luz do artigo 14 do Diploma Consumerista (ESPÍRITO SANTO, 2016a, p. [2-3]).¹⁵

O Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE), em decisão proferida em 9 de outubro de 2017, adotando um posicionamento totalmente alheio ao atual entendimento de repercussão geral do STF (BRASIL, 2017d, 2017e) pela aplicabilidade das disposições do regime internacional, considerou que

[f]az-se necessário reconhecer, desde logo, a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor às relações entre os passageiros e as companhias aéreas, tendo em vista que a aludida atividade se enquadra no conceito de serviço, onde a empresa de aviação é a prestadora, conforme art. 3º, § 2º, do Código de Defesa do Consumidor, e o passageiro consumidor. Neste sentido, reiteradamente decide o Superior Tribunal de Justiça asseverando que: [...] “tratando-se de relação de consumo, prevalecem as disposições do Código de Defesa do Consumidor em relação à Convenção de Varsóvia e ao Código Brasileiro de Aeronáutica” (PERNAMBUCO, 2017b).¹⁶

¹⁵No mesmo sentido, ver decisão do TJES (ESPÍRITO SANTO, 2016b).

¹⁶No mesmo sentido, ver decisão do TJPE (PERNAMBUCO, 2017a). Em sentido contrário, reconhecendo a pre-

Esse posicionamento evidencia total ausência de zelo no exercício da atividade jurisdicional do juiz, que não se preocupou com verificar o atual entendimento de repercussão geral do STF, causando prejuízos às partes que, caso tenham interesse, terão que interpor recurso para modificar a decisão proferida em desacordo com a jurisprudência vigente.

A imprecisão na jurisprudência brasileira a respeito do regime aplicável aos contratos relativos ao transporte aéreo internacional ainda ocasiona insegurança jurídica para as partes envolvidas.

3 Reforma da jurisprudência com repercussão geral

O posicionamento que os tribunais brasileiros vinham assumindo foi modificado pela maioria de votos do Plenário do STF no julgamento conjunto do Recurso Extraordinário (RE) nº 636.331 e do RE com Agravo (ARE) nº 766.618 (BRASIL, 2017d, 2017e), em que se reconheceu a existência de repercussão geral¹⁷ da questão constitucional suscitada.

A decisão proferida no Recurso Extraordinário com reconhecimento de repercussão geral vincula¹⁸ os demais órgãos do Poder Judiciário, e qualquer decisão proferida em desconformidade fatalmente será reformada. O Código de Processo Civil (CPC) dispõe, em seu art. 1.030, I, “a”, que deverá ser negado seguimento

valência do regime internacional sobre o CDC, ver outra decisão do TJPE (PERNAMBUCO, 2017c).

¹⁷Conforme site do STF, “A Emenda Constitucional nº 45/2004 incluiu a necessidade de a questão constitucional trazida nos recursos extraordinários possuir repercussão geral para que fosse analisada pelo Supremo Tribunal Federal. O instituto foi regulamentado mediante alterações no Código de Processo Civil e no Regimento Interno do Supremo Tribunal Federal” (SOBRE..., 2018).

¹⁸Ver art. 102, § 2º, da CRFB, e art. 28, parágrafo único, da Lei nº 9.868/1999 (BRASIL, [2017a], [2009a]).

a recurso extraordinário que discuta questão constitucional à qual o Supremo Tribunal Federal não tenha reconhecido a existência de repercussão geral ou a recurso extraordinário interposto contra acórdão que esteja em conformidade com entendimento do Supremo Tribunal Federal exarado no regime de repercussão geral (BRASIL, [2017c]).

O RE nº 636.331 foi ajuizado pela empresa de transporte aéreo *Air France* contra acórdão do TJRJ. O Tribunal considerou que a existência de relação de consumo entre as partes fundamenta a reparação pelo extravio de bagagem nos termos do CDC, e não segundo a Convenção de Varsóvia. Essa ação, extremamente relevante para o setor de transporte aéreo, teve como *amicus curiae*, entre outros, a *International Air Transport Association* (IATA).

O ARE nº 766.618 foi interposto pela empresa *Air Canada* contra acórdão do TJSP, que entendeu pela aplicação do CDC em detrimento da Convenção de Montreal e manteve a condenação da empresa ao pagamento de indenização por danos morais por atraso de doze horas em voo internacional. A empresa *Air Canada* alegava, preliminarmente, o decurso do prazo prescricional de dois anos, conforme previsão da Convenção de Montreal. Porém, a justiça paulista entendeu pela aplicação do prazo prescricional quinquenal, nos termos do CDC.

A tese com repercussão geral adotada pelo STF no julgamento conjunto dos Recursos Extraordinários supramencionados, assentada em previsão constitucional, considerou que “por força do artigo 178 da Constituição Federal, as normas das convenções que regem o transporte aéreo internacional prevalecem sobre o Código de Defesa do Consumidor” (BRASIL, 2017d, p. [39], 2017e, p. [23]).

O ministro Gilmar Mendes, relator do RE nº 636.331, considerou três aspectos para a solução da controvérsia:

(1) o possível conflito entre o princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor e a regra do art. 178 da Constituição Federal; (2) a superação da aparente antinomia entre a regra do art. 14 da Lei 8.078/90 e as regras dos arts. 22 da Convenção de Varsóvia e da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional; e (3) o alcance das referidas normas internacionais, no que se refere à natureza jurídica do contrato e do dano causado (BRASIL, 2017d, p. [12]).

Quanto ao primeiro aspecto, o ministro Gilmar Mendes sustentou que “a proteção do consumidor não é a única diretriz a que se orienta a ordem econômica nem o único mandamento constitucional que deve ser observado pelo legislador no caso em exame” (BRASIL, 2017d, p. [12]).

Para o ministro,

[o] teor da norma transcrita [artigo 178 da Constituição Federal], que já constava da redação original da Constituição de 1988, é claro ao impor a compatibilização entre a competência legislativa interna, em matéria de transporte internacional, e o cumprimento das normas internacionais, adotados pelo Brasil, na matéria (BRASIL, 2017d, p. [13]).

Quanto ao segundo aspecto, o ministro salientou a necessidade de se considerar a ausência de hierarquia entre os diplomas normativos em conflito e considerou que a antinomia deve ser solucionada pela aplicação dos critérios ordinários, que determinam a prevalência da lei especial em relação à lei geral e da lei posterior em relação à lei anterior. Observando o critério cronológico e o critério da especialidade, ressaltou que a Convenção de Varsóvia e os regramentos internacionais devem ser aplicados, e não as regras do CDC. O ministro ponderou que “[a]mbos os regramentos convivem no ordenamento jurídico brasileiro, afastando-se o

Código, no ato de aplicação, sempre que a relação de consumo decorrer de contrato de transporte aéreo internacional” (BRASIL, 2017d, p. [15]).

Em relação ao terceiro aspecto, o ministro Gilmar Mendes chama atenção para o fato de a Convenção não alcançar os contratos de transporte nacional de pessoas, mas somente o transporte internacional. Destaca ainda que “a limitação imposta pelos acordos internacionais alcança tão somente a indenização por dano material, e não a reparação por dano moral” (BRASIL, 2017d, p. [16]).

No julgamento do ARE nº 766.618, o relator ministro Luís Roberto Barroso ponderou que,

[s]alvo quando versem sobre direitos humanos, os tratados e convenções internacionais ingressam no direito brasileiro com *status* equivalente ao de lei ordinária. Em princípio, portanto, as antinomias entre normas domésticas e convencionais resolvem-se pelos tradicionais critérios da cronologia e da especialidade (BRASIL, 2017e, p. [1]).

O ministro Barroso considerou que, em relação ao transporte internacional, o art. 178 da CRFB estabelece uma regra especial de solução de antinomias, que determina a prevalência dos tratados sobre a legislação doméstica, seja ela anterior ou posterior àqueles, e que tal conclusão também se aplica quando o conflito envolve o CDC.

A Procuradoria-Geral da República (PGR) emitiu o Parecer nº 13.002/PRC, em que defende a prevalência do CDC sobre o regime internacional em vigor no País. Conforme o Parecer nº 13.002/PRC da PGR (BRASIL, 2012, p. 3),

o Código de Defesa do Consumidor é Lei especial, porquanto só ele regula as relações de consumo, de modo que, uma vez identificada a mencionada relação, deverá ele incidir, ainda que exista outra legislação especial tratando da matéria, no caso a Convenção de Varsóvia e o Código do Ar.

Acrescente-se que o Código de Consumidor retrata a vontade mais recente do legislador, adequando-se melhor às situações presenciadas atualmente, trazendo diversas inovações, entre elas a responsabilidade objetiva na reparação dos danos decorrentes do contrato de transporte, de forma que a Convenção de Varsóvia, estabelecida em época em que o transporte aéreo era pouco frequente, espelha concepção já superada pelas exigências atuais.

Ou seja, para a PGR, basta a superveniência de uma lei especial que trate do mesmo assunto para que haja a derrogação de uma convenção internacional ratificada pelo Brasil. Porém, é sabido que a forma correta para a revogação de uma convenção internacional válida no ordenamento jurídico brasileiro é a denúncia. Nesse sentido, é imperioso citar o próprio

artigo 54 da Convenção de Montreal (ver artigo 39 da Convenção de Varsóvia): “(1) Todo Estado Parte poderá denunciar a presente Convenção, mediante notificação por escrito dirigida ao Depositário. (2) A denúncia surtirá efeito cento e oitenta dias após a data em que o Depositário receba a notificação” (BRASIL, 1931). Não tendo ocorrido a denúncia, as convenções internacionais ratificadas pelo Brasil estão em pleno vigor e a inobservância de suas regras afeta a segurança jurídica do País.

A decisão tomada pelo STF, com repercussão geral, traz maior segurança jurídica para as partes, tendo em vista alguns posicionamentos conflitantes adotados na própria Corte Suprema.

Quanto aos danos morais, a jurisprudência vem consignando – o caso em comento comprova tal afirmativa – que o extravio de bagagem é situação que suplanta o mero aborrecimento e, nessa medida, consuma, *in re ipsa*, os danos morais.¹⁹

Conclusão

A ratificação de uma convenção internacional deve ser precedida de muito estudo de compatibilidade com o ordenamento normativo brasileiro, assim como as leis brasileiras devem ser editadas em sintonia com as convenções internacionais ratificadas pelo Brasil.

O Brasil, ao ratificar o regime internacional estabelecido pelas Convenções de Varsóvia e Montreal, exercendo plenamente a sua soberania, tem a obrigação de respeitar as regras ali previstas, devendo proceder às devidas modificações das normas internas que estejam em desacordo com essas Convenções.

Os tribunais brasileiros não podem se furtar a aplicar tais normas no transporte aéreo internacional sob o pretexto de infringir normativa interna do ordenamento jurídico brasileiro. O respeito aos acordos ratificados pelo Brasil é fundamental para a garantia da segurança jurídica.

A denúncia da convenção internacional ratificada é a forma correta caso a opção fosse não fazer parte do regime internacional estabelecido, o que acredito não ser a melhor alternativa para o Brasil. O regime de responsabilidade civil estabelecido pelas Convenções de Varsóvia e Montreal, inegavelmente, propicia maior segurança jurídica para as partes envolvidas, principalmente para o transportador que está exposto a jurisdições que adotam normas completamente distintas.

¹⁹ O TJRJ editou a Súmula nº 45 (RIO DE JANEIRO, 2002), segundo a qual “[é] devida indenização por dano moral sofrido pelo passageiro, em decorrência do extravio de bagagem, nos casos de transporte aéreo”.

Sobre o autor

Raphael Magno Vianna Gonçalves é doutor em Ciências Jurídicas pela Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris, França; pós-doutor do Programa Human Sea do Conselho Europeu de Pesquisa e da Université de Nantes, Nantes, França; mestre em Direito Marítimo e dos Transportes pela Université Aix-Marseille III, Aix-en-Provence, França; docente no mestrado em Direito na Université de Nantes, Nantes, França.
E-mail: raphaelmbh@hotmail.com

Como citar este artigo

(ABNT)

GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. Contrato de transporte aéreo internacional. *Revista de Informação Legislativa: RIL*, Brasília, DF, v. 56, n. 222, p. 33-50, abr./jun. 2019. Disponível em: http://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/56/222/ril_v56_n222_p33.

(APA)

Gonçalves, R. M. V. (2019). Contrato de transporte aéreo internacional. *Revista de Informação Legislativa: RIL*, 56(222), 33-50. Recuperado de http://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/56/222/ril_v56_n222_p33

Referências

BONASSIES, Pierre; SCAPEL, Christian. *Droit maritime*. 3e ed. Paris: L.G.D.J., 2016. (Traité).

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República, [2017a]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.Htm. Acesso em: 5 dez. 2018.

_____. *Decreto nº 2.861, de 7 de dezembro de 1998*. Promulga o Protocolo Adicional nº 4, assinado em Montreal, em 25 de setembro de 1975, que modifica a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional concluída em Varsóvia [...]. Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2861.htm. Acesso em: 6 dez. 2018.

_____. *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, 2006a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 6 dez. 2018.

_____. *Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931*. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1931. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm. Acesso em: 5 dez. 2018.

_____. *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, [2017b]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm. Acesso em: 6 dez. 2018.

_____. *Lei nº 9.868, de 10 de novembro de 1999*. Dispõe sobre o processo e julgamento da ação direta de inconstitucionalidade e da ação declaratória de constitucionalidade perante

o Supremo Tribunal Federal. Brasília, DF: Presidência da República, [2009a]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9868.htm. Acesso em: 5 dez. 2018.

_____. *Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002*. Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm. Acesso em: 6 dez. 2018.

_____. *Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015*. Código de Processo Civil. Brasília, DF: Presidência da República, [2017c]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2015-2018/2015/Lei/L13105.htm. Acesso em: 6 dez. 2018.

_____. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). *Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial nº 874.427/SP*. Agravo interno no agravo em recurso especial. Responsabilidade civil. Transporte Aéreo. Extravio de bagagem. Violação ao art. 535 do CPC/1.973. Inexistência. Ofensa aos arts. 165 e 458, II, do CPC/1.973. Não ocorrência [...]. Agravante: VRG Linhas Aéreas S/A. Agravado: Marco Aurélio Fernandes Mesquita *et al.* Relator: Min. Luis Felipe Salomão, 4 de outubro de 2016. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1543348&num_registro=201600538282&data=20161007&formato=PDF. Acesso em: 4 dez. 2018.

_____. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). *Embargos de Divergência em Recurso Especial nº 269.353/SP*. Transporte aéreo internacional – extravio de carga – indenização integral – CDC. Embargante: Deutsche Lufthansa A. G. Embargado: Allianz Bradesco Seguros S/A. Relator: Min. Castro Filho, 24 de abril de 2002. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=IMG&sequencial=8493&num_registro=200101221396&data=20020617&formato=PDF. Acesso em: 9 jan. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça (3. Turma). *Recurso Especial nº 39.297-7/SP*. Transporte aéreo – extravio de mercadoria – limitação de responsabilidade. A norma pertinente à limitação da responsabilidade do transportador abrange a execução integral do contrato de transporte, não se podendo tê-la como compreendendo apenas os riscos inerentes a esse tipo de transporte [...]. Recorrente: Viação Aérea de São Paulo S/A – VASP. Recorrida: Companhia de Seguros do Estado de São Paulo – COSESP; Brasil Companhia de Seguros Gerais. Relator: Min. Eduardo Ribeiro, 5 de setembro de 1994. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/ita/documento/mediado/?num_registro=199300271997&dt_publicacao=05-09-1994&cod_tipo_documento=. Acesso em: 5 dez. 2018.

_____. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). *Recurso Especial nº 111.967/SP*. Transporte aéreo. Extravio de carga. Culpa grave do transportador. Caracterizado o extravio de carga como sendo resultado de culpa grave da companhia transportadora, a sua responsabilidade não está limitada aos índices estabelecidos na Lei 7.565/86 [...]. Recorrente: Transbrasil S/A Linhas Aéreas. Recorrido: América Latina Companhia de Seguros. Relator: Min. Ruy Rosado de Aguiar, 5 de maio de 1997. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/ita/documento/mediado/?num_registro=199600683425&dt_publicacao=05-05-1997&cod_tipo_documento=. Acesso em: 5 dez. 2018.

_____. Supremo Tribunal Federal. *Parecer nº 13.002/PRC*. Brasília, DF: [s. n.], 25 set. 2012. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoPeca.asp?id=2017925&tipoApp=.pdf>. Acesso em: 5 dez. 2018.

_____. Supremo Tribunal Federal (Plenário). *Recurso Extraordinário nº 80.004/SE*. Convenção de Genebra – lei uniforme sobre letras de câmbio e notas promissórias – aval apostado a nota promissória não registrada no prazo legal – impossibilidade de ser o avalista acionado, mesmo pelas vias ordinárias. Validade do Decreto-Lei nº 427, de 22.01.1969 [...]. Recorrente: Belmiro da Silveira Goes. Recorrido: Sebastião Leão Trindade. Relator: Min. Xavier de Albuquerque, 1ª de junho de 1977. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=175365>. Acesso em: 7 dez. 2018.

_____. Supremo Tribunal Federal (2. Turma). *Recurso Extraordinário 297.901-5/RN*. Prazo prescricional. Convenção de Varsóvia e Código de Defesa do Consumidor [...]. Recorrente: Viação Aérea São Paulo S/A – VASP. Recorrida: Janekelly Ribeiro Rêgo. Relatora: Min. Ellen Gracie, 7 de março de 2006b. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=260411>. Acesso em: 9 jan. 2019.

_____. Supremo Tribunal Federal (1. Turma). *Recurso Extraordinário 351.750-3/RJ*. Recurso extraordinário. Danos morais decorrentes de atraso ocorrido em voo internacional. Aplicação do Código de Defesa do Consumidor. Matéria infraconstitucional. Não conhecimento [...]. Recorrente: Viação Aérea Rio-Grandense – VARIG S/A. Recorrido: Ana Maria da Costa Jardim. Relator: Min. Marco Aurélio, 17 de março de 2009b. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=603051>. Acesso em: 4 dez. 2018.

_____. Supremo Tribunal Federal (Plenário). *Recurso Extraordinário 636.331/RJ*. Recurso extraordinário com repercussão geral. 2. Extravio de bagagem. Dano material. Limitação. Antinomia. Convenção de Varsóvia. Código de Defesa do Consumidor. 3. Julgamento de mérito. É aplicável o limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia [...]. Recorrente: Societé Air France. Recorrido: Sylvia Regina de Moraes Rosolem. Relator: Min. Gilmar Mendes, 25 de maio de 2017d. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14028416>. Acesso em: 7 dez. 2018.

_____. Supremo Tribunal Federal (Plenário). *Recurso Extraordinário com Agravo 766.618/SP*. Direito do consumidor. Transporte aéreo internacional. Conflito entre lei e tratado. Indenização. Prazo prescricional previsto em convenção internacional. Aplicabilidade. Recorrente: Air Canada. Recorrido: Cintia Cristina Giardulli. Relator: Min. Roberto Barroso, 25 de maio de 2017e. Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=313246262&ext=.pdf>. Acesso em: 5 dez. 2018.

ESPÍRITO SANTO. Tribunal de Justiça (2. Câmara Cível). *Apelação Cível nº 0027473-36.2013.8.08.0024*. Consumidor e processo civil. Ação de indenização por danos morais e materiais. Extravio de bagagem. Aplicação do Código de Defesa do Consumidor. Defeito na prestação de serviços. Responsabilidade objetiva. Danos materiais [...]. Apelante: GOL Transportes Aéreos S/A. Apelado: Daniella Tosta Link. Relator substituto: Des. Cristóvão de Souza Pimenta, 6 de dezembro de 2016a. Disponível em: <http://aplicativos.tjes.jus.br/consultaunificada/faces/pages/pesquisaSimplificada.xhtml>. Acesso em: 7 dez. 2018.

_____. Tribunal de Justiça (2. Câmara Cível). *Apelação Cível nº 0035550-34.2013.8.08.0024*. Civil e processual civil. Apelação cível. Transporte aéreo. Prevalência do CDC. Convenção de Montreal. Inaplicável. Danos materiais. Comprovação. Danos morais. Valor da indenização [...]. Recorrente: Alitalia Compagnia Aerea Italiana SPA. Recorrido: Leonardo Souza Rogério de Castro. Relator: Des. Samuel Meira Brasil Júnior, 26 de abril de 2016b. Disponível em: <http://aplicativos.tjes.jus.br/consultaunificada/faces/pages/pesquisaSimplificada.xhtml>. Acesso em: 7 dez. 2018.

GUATEMALA. *Protocolo que modifica el convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, modificado por el protocolo hecho en la Haya el 28 de Septiembre de 1955*. Guatemala: República de Guatemala, 1971. Disponível em: <http://www.doctorcalleja.com.ar/archivos/guatemala%201971.htm>. Acesso em: 6 dez. 2018.

INTERNATIONAL Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading. Brussels: [s. n.], 1924. Disponível em: https://transportrecht.org/wp-content/uploads/HaagerRegeln_e.pdf. Acesso em: 7 jun. 2019.

MCCLEAN, David; CHAMBERS, Jonathan; GILL, Michael; KONING, Ingrid; LEANDRO, Solange; RUEHMKORE, Andreas; MARGO, Rod D. (coord.). *Shawcross and Beaumont: air law*. 4th ed. London: Butterworths: LexisNexis, 1991. v. 1.

MINAS GERAIS. Tribunal de Justiça (18. Câmara Cível). *Apelação Cível nº 1.0024.14.136489-3/001*. Apelação cível. Responsabilidade civil. Perda ou extravio de bagagem. Dano moral configurado. Reparação devida. Sentença mantida. A responsabilidade civil da empresa de transporte aéreo deve ser analisada sob a ótica objetiva [...]. Apelante: TAM – Linhas Aéreas S.A. Apelado: Eduardo Henrique de Castro Tito. Relator: Des. João Cancio de Mello Junior, 8 de março de 2016a. Disponível em: https://www4.tjmg.jus.br/juridico/sf/proc_complemento2.jsp?listaProcessos=10024141364893001. Acesso em: 7 dez. 2018.

_____. Tribunal de Justiça (16. Câmara Cível). *Embargos Infringentes nº 1.0701.13.007149-4/002*. Embargos infringentes. Ação de indenização. Serviço de transporte aéreo. Extravio de bagagem. Aplicação do Código de Defesa do Consumidor. Danos materiais.

Responsabilidade objetiva do fornecedor. Reparação [...]. Embargante: Ronivon dos Reis. Embargado: TAM Linhas Aéreas S/A. Relatora: Des. Aparecida Grossi, 29 de maio de 2016b. Disponível em: https://www4.tjmg.jus.br/juridico/sf/proc_complemento2.jsp?listaProcessos=10701130071494002. Acesso em: 7 dez. 2018.

PERNAMBUCO. Tribunal de Justiça (Gabinete do Des. José Carlos Patriota Malta). *Apelação nº 0002704-90.2016.8.17.2001*. Apelação cível – ação de indenização por danos morais e materiais – transporte aéreo internacional – relação de consumo – responsabilidade objetiva – extravio de bagagem – danos materiais – ausência de comprovação [...]. Apelante: Josemar Cavalcanti de Moraes Bezerra Leite. Apelado: American Airlines INC. Relator: Des. José Carlos Patriota Malta, 22 de setembro de 2017a. Disponível em: <https://pje.tjpe.jus.br/2g/ConsultaPublica/listView.seam>. Acesso em: 10 jan. 2019.

_____. Tribunal de Justiça (2. Gabinete da 1. Turma Recursal). *Recurso Inominado nº 0007581-63.2017.8.17.8201*. Recurso inominado. Ação de indenização por danos morais por atraso e cancelamento de voo. Comprovada falha na prestação do serviço por atraso pelo período de treze horas sem prestar assistência necessária ao passageiro [...]. Recorrente: GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. Recorrido: José Higino Silva dos Santos. Relatora: Juíza Sonia Stamford Magalhães Melo, 9 de outubro de 2017b. Disponível em: <https://pje.tjpe.jus.br/2g/ConsultaPublica/listView.seam>. Acesso em: 10 jan. 2019.

_____. Tribunal de Justiça (2. Gabinete da 4. Turma Recursal). *Recurso Inominado nº 0010884-56.2015.8.17.8201*. Recurso inominado. Impedimento de embarque em voo internacional, realizado após três dias. Aplicação das regras internacionais que se sobrepõem à norma consumerista. RE 636331/RJ e ARE 76618/SP [...]. Recorrente: Marcella Barros de Oliveira Lima Albuquerque. Recorrido: American Airlines INC; VRG Linhas Aéreas S.A. Relatora: Juíza Fernanda Pessoa Chuahy de Paula, 28 de setembro de 2017c. Disponível em: <https://pje.tjpe.jus.br/2g/ConsultaPublica/listView.seam>. Acesso em: 10 jan. 2019.

RIO DE JANEIRO (Estado). Tribunal de Justiça (26. Câmara Cível/Consumidor). *Apelação nº 0003823-80.2013.8.19.0079*. Apelação cível. Direito do consumidor. Ação indenizatória. Atraso em voo e extravio de bagagem [...]. Apelante: Iberia Linhas Aereas de España S.A. Apelada: Cirleia de Rezende Gonçalves. Relatora: Des. Márcia Cunha Silva Araújo de Carvalho, 19 de março de 2015. Disponível em: <http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=000439EBDF877360E4D70E4405DACF566477C50356031523&USER=>. Acesso em: 4 dez. 2018.

_____. Tribunal de Justiça (26. Câmara Cível/Consumidor). *Apelação nº 0455600-16.2012.8.19.0001*. Apelação. Processo Civil. Rito ordinário. Ação de indenização por danos morais. Relação de consumo. *American Airlines*. Cancelamento do voo internacional por defeitos mecânicos na aeronave. Atraso de 24 horas no embarque. Sentença julgando procedente o pedido [...]. Apelante: American Airlines INC. Apelado: Bianca Amaral Villas Boas *et al.* Relator: Des. Juarez Fernandes Folhes, 12 de dezembro de 2014. Disponível em: <http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=00042F8A59FC0ECD4D8E92A25180582B1ADDC50341281A09&USER=>. Acesso em: 4 dez. 2018.

_____. Tribunal de Justiça. *Súmula nº 45*. É devida indenização por dano moral sofrido pelo passageiro, em decorrência do extravio de bagagem, nos casos de transporte aéreo. Rio de Janeiro: Poder Judiciário [do] Estado do Rio de Janeiro, 2002. Disponível em: <http://www.tjrj.jus.br/web/guest/sumulas-45>. Acesso em: 7 dez. 2018.

SÃO PAULO (Estado). Tribunal de Justiça (21. Vara Cível). *Apelação 0017002-71.2009.8.26.0000/SP*. Transporte aéreo internacional. Indenização. Danos materiais e morais. Extravio de bagagem e atraso de voo. Procedência decretada em 1º grau. Danos que devem ser indenizados pelo regime das convenções de Montreal e de Varsóvia [...]. Apelante: Alitalia Linee Aeree Italianee SPA. Apelado: Maria Cristina Hunkelmann. Relator: Des. Campos Mello, 16 de fevereiro de 2012a. Disponível em: https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?conversationId=&cdAcordao=5765436&cdForo=0&uuuidCaptcha=sajcaptcha_11bc062839464141a4fd5cee0a037b69&vlCaptcha=5ww&novoVICaptcha=. Acesso em: 9 jan. 2019.

_____. Tribunal de Justiça (1. Vara Cível). *Apelação nº 1008262-88.2015.8.26.0003*. Contrato de transporte. Ação regressiva de seguradora contra a transportadora aérea. Extravio de bagagem.

Sub-rogação nos direitos. Alegações de falta de interesse de agir e impossibilidade jurídica do pedido, rejeitadas. Aplicação do prazo prescricional quinquenal previsto no Código de Defesa do Consumidor [...]. Apelante: TAM Linhas Aéreas S/A. Apelado: Chubb do Brasil Companhia de Seguros. Relator: Des. Silveira Paulilo, 25 de abril de 2017a. Disponível em: https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?jsessionid=66602A5285A345B03D492F51100B05F0.cjsg3?conversationId=&cdAcordao=10368917&cdForo=0&uuidCaptcha=sajcaptcha_b8ac8a4d19794c5db48cd74a63dfa001&v1Captcha=RDD&novoV1Captcha=. Acesso em: 9 jan. 2019.

_____. Tribunal de Justiça (30. Vara Cível). *Apelação Cível 0056243-52.2009.8.26.0000*. Direito civil – obrigações – espécies de contratos – seguro. Apelante: American Airlines Inc. Apelado: Liberty Seguros SA. Relator: Des. Campos Mello, 29 de março de 2012b. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cposg/show.do?processo.foro=990&processo.codigo=RJZ00UBYX0000>. Acesso em: 6 dez. 2018.

_____. Tribunal de Justiça (4. Vara Cível). *Apelação Cível 1003521-67.2016.8.26.0068*. Direito do consumidor – contratos de consumo – transporte aéreo. Apelante: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A. Apelado: Lumachelle Laiz Shunke. Relator: Des. Thiago de Siqueira, 18 de abril de 2017b. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cposg/search.do?jsessionid=9BA6949842BE20DCC58F26C1DD765323.cposg10?conversationId=&paginaConsulta=1&localPesquisa.cdLocal=-1&cbPesquisa=NUMPROC&tipoNuProcesso=UNIFICADO&numeroDigitoAnoUnificacao=1003521-67.2016&foroNumeroUnificado=0068&dePesquisaNuUnificado=10-03521-67.2016.8.26.0068&dePesquisa=&uuidCaptcha=>. Acesso em: 3 dez. 2018.

SOBRE a repercussão geral. *Supremo Tribunal Federal*, Brasília, DF, 4 set. 2018. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/cms/verTexto.asp?servico=jurisprudenciaRepercussaoGeral&pagina=apresentacao>. Acesso em: 5 dez. 2018.

UNIÃO EUROPEIA. Proposta de decisão do Conselho sobre a aprovação pelas Comunidades Europeias da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal). *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, [s. l.], v. 337, p. 225-237, 28 nov. 2000. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000PC0446&from=PT>. Acesso em: 6 dez. 2018.

UNITED NATIONS. Commission on International Trade Law. *Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. Vienna: United Nations, 2009. Disponível em: http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Rotterdam-Rules-E.pdf. Acesso em: 6 dez. 2018.

_____. *Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978: (Hamburg Rules)*. [s. l.]: United Nations, 1994. Disponível em: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf89d13_en.pdf. Acesso em: 6 dez. 2018.

UNITED STATES. *Harter Act 1893*. Act of February 13, 1893, Chap. 105, 27 Stat. 445-46, 46 US. Code Appendix 190-196. [S. l.: s. n.], 1893. Disponível em: http://www.trans-form-conseil.com/wp-content/uploads/2015/09/Harter_Act-1893.pdf. Acesso em: 7 dez. 2018.