

## LIMITES INDENIZATÓRIOS EM TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL: UMA ANÁLISE SOBRE A PROTEÇÃO INTEGRAL DO CONSUMIDOR ANTE O PRINCÍPIO DA SUPERIORIDADE DO DIREITO INTERNACIONAL

Letícia Lopes Borja<sup>1</sup>

### Resumo

Partindo-se do Tema 210 do STF, o presente estudo formulou o seguinte questionamento: a concretização do princípio da superioridade do direito internacional prejudicou o direito fundamental à defesa do consumidor no que se refere ao sistema indenizatório de aviação civil? Para responder tal indagação, analisou-se a antinomia existente entre a Convenção de Montreal e o CDC, examinou-se a decisão proferida em sede do RESP 636331/RJ pela Suprema Corte e averiguaram-se os avanços e retrocessos advindos da tese fixada. Metodologicamente, realizou-se uma pesquisa bibliográfica dedutiva, exploratória e de abordagem qualitativa. Ao final, concluiu-se que as opiniões doutrinárias sobre o tema divergem, de modo que parte dos especialistas aponta um retrocesso às garantias do consumidor, enquanto outra aduz que a decisão reafirma o comprometimento do Brasil aos acordos firmados no plano internacional sem desamparar os destinatários vulneráveis.

**Palavras-chave:** Transporte Aéreo Internacional; Código de Defesa do Consumidor; Limites indenizatórios.

## COMPENSATION LIMITS IN INTERNATIONAL AIR TRANSPORT: AN ANALYSIS OF INTEGRAL CONSUMER PROTECTION BEFORE THE PRINCIPLE OF SUPERIORITY IN INTERNATIONAL LAW

### Abstract

Starting from Theme 210 of the STF, the present study formulated the following question: has the materialization of the principle of superiority of international law harmed the fundamental right to consumer protection with regard to the civil aviation indemnity system? To answer this question, the existing antinomy between the Montreal Convention and the CDC was analyzed, the decision rendered in the seat of RESP 636331/RJ by the Supreme Court was examined and the advances and setbacks arising from the established thesis were investigated. Methodologically, a deductive, exploratory and qualitative bibliographic research was carried out. In the end, it was concluded that doctrinal opinions on the subject diverge, so that part of the experts points to a setback to consumer guarantees, while another argues that the decision reaffirms Brazil's commitment to agreements signed at the international level without abandoning the consumer.

**Keywords:** International Air Transport; Consumer Defense Code; Compensation limits.

<sup>1</sup> Graduanda em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Bolsista de Iniciação Científica/CNPq no Observatório de Direito Internacional do Rio Grande do Norte (OBDI). Pesquisadora no Grupo de Estudos em Direito da Internet e das Inovações Tecnológicas (GEDI). Membro do Corpo Editorial da Revista Jurídica In Verbis (UFRN) e da Revista Estudantil Manus Iuris (UFERSA). Estagiária no Ministério Público do Estado do Rio Grande do Norte (MP-RN).

## 1 INTRODUÇÃO

Diante da acelerada evolução tecnológica e dos imperativos de conectividade imediata da globalização, o transporte aéreo internacional tem assumido um papel cada vez mais relevante na economia mundial contemporânea, haja vista sua capacidade de otimizar o tempo e a qualidade das interações a nível transnacional.

Todavia, a popularização e mercantilização dessa indústria muitas vezes dá vazão a conflitos jurídicos, ensejando a responsabilidade civil das empresas que operam tais serviços. Nesse panorama, visando a harmonização e codificação das regras de transporte aéreo internacional, foi assinada a Convenção de Montreal em 28 de maio de 1999, sendo esta posteriormente ratificada pelo Brasil por meio do Decreto nº 5.910.

O tema, no entanto, já se encontrava regulado, no âmbito do ordenamento brasileiro, pela Convenção de Varsóvia, pelo Protocolo da Haia, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e, especialmente, pelo Código de Defesa do Consumidor.

Em relação a este último, vigoram discussões - tanto a nível doutrinário quanto jurisprudencial - relativas à antinomia existente em matéria de indenização decorrente de extravio de bagagem e atraso de voo internacional. Afinal, enquanto o CDC/1990 estabelece o princípio da proteção integral do consumidor, o tratado em questão estipula limites à responsabilidade das empresas aéreas, fazendo surgir, nesse cenário, um verdadeiro conflito entre as duas normas.

Em 2020, o assunto foi solucionado em sede de tese fixada pelo Supremo Tribunal Federal (STF) no RE 636331/RJ (Tema 210), na qual se decidiu pela prevalência da norma internacional. Na ocasião, o julgamento se valeu dos critérios hermenêuticos tradicionais de hierarquia, cronologia e especialidade, bem como do princípio da reciprocidade e do *pacta sunt servanda*.

Nessa conjuntura, tendo em vista o caso concreto e a obrigação dos Estados de cumprir de boa-fé os tratados firmados, a presente pesquisa elege como problemática a seguinte indagação: a concretização do princípio da superioridade do direito internacional prejudicou o direito fundamental à defesa do consumidor no que se refere à indenização tarifada em transporte aéreo internacional?

Objetiva-se, assim, analisar se a prevalência do direito internacional lesa, de alguma maneira, as garantias consumeristas constitucionalmente positivadas pela Constituição. Para que tal objetivo seja alcançado, será averiguada, inicialmente, a antinomia existente entre a Convenção de Montreal e o CDC. Em seguida, será realizado um exame do RESP 636331/RJ, esclarecendo-se os fundamentos que levaram a Corte Suprema a decidir pela superioridade do direito internacional sobre o direito interno na situação em comento. Por fim, serão investigados os impactos concretos da tese jurisprudencial sobre a proteção conferida ao consumidor afetado pela ação das companhias aéreas, bem como sobre a responsabilidade internacional do Estado em caso de entendimento oposto ao firmado.

Metodologicamente, será conduzida uma pesquisa dedutiva, de natureza exploratória e de abordagem qualitativa, haja vista o conteúdo teórico do estudo a ser realizado e a linha de raciocínio que será estabelecida, a qual partirá de uma premissa maior, representada pelas linhas gerais do tema, à uma premissa menor, concretizada pelo objeto específico de apuração. Além disso, será adotado o levantamento bibliográfico

enquanto técnica de pesquisa, a partir da consulta de livros, artigos e teses de autores nacionais e estrangeiros referentes ao tema sob análise.

Ao final do trabalho, espera-se contribuir para a compreensão dos efeitos concretos da primazia do Direito Internacional sobre os direitos fundamentais do consumidor nacional, lançando luz sobre as consequências internas e externas da solução conferida à aludida antinomia.

## 2 A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O CDC: UMA ANTINOMIA

A Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, também conhecida como “Convenção de Montreal”, foi celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, por ocasião da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional. A entrada em vigor do acordo no Brasil, no entanto, só ocorreu em 2006, por meio do Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006, adquirindo, a partir daí, força obrigatória no âmbito interno.

Tal tratado é apontado como uma atualização da Convenção de Varsóvia, firmada ainda em 1929, a qual representou, à época, uma tentativa visionária de harmonizar o sistema de responsabilidade civil concernente ao transporte aéreo internacional e proporcionar maior segurança jurídica às empresas transportadoras e aos seus usuários, sem os conflitos inerentes ao reconhecimento das diferentes legislações de cada país (GONÇALVES, 2019).

Conforme se depreende de seus arts. 17, 18, 19 e 20, a Convenção de Montreal adota dois tipos de responsabilidade. Isto é, vale-se tanto da responsabilidade objetiva, nos casos de lesão ou morte de passageiros, quanto da responsabilidade subjetiva com presunção de culpa *juris tantum*, nos casos de dano, destruição, avaria ou perda de bagagens e cargas, e atrasos no transporte de passageiros, bagagens e cargas (SOUSA, 2019). No entanto, se comprovado que o transportador agiu diligentemente, que houve culpa exclusiva da vítima ou de terceiro, a dita responsabilidade poderá ser excluída ou restringida.

Além disso, os arts. 21 e 22 do tratado apresentam um sistema de indenização tarifada, limitando a responsabilidade das empresas a determinado *quantum* pré-determinado, definido em “Direitos Especiais de Saque”, que correspondem à moeda convencional do Fundo Monetário Internacional (FMI). A conversão desses valores deverá ocorrer na data da sentença, seguindo o método de avaliação adotado pelo FMI (BRASIL, 2006, art. 23.1).

Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, por exemplo, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

Ademais, no transporte de bagagem, por efeito de destruição, perda, avaria ou atraso, a responsabilidade da empresa se limita a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, salvo se passageiro houver entregado uma declaração especial de valor da entrega desta no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma soma que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

Destaca-se que, segundo prevê a Convenção, os limites prescritos não constituem obstáculo para que o tribunal conceda, de acordo com sua lei nacional, uma quantia que corresponda a todo ou parte dos custos e outros gastos que o processo haja acarretado ao autor, inclusive juros. A disposição anterior não vigorará, quando o valor da indenização acordada, excluídos os custos e outros gastos do processo, não exceder a quantia que o transportador haja oferecido por escrito ao autor, dentro de um período de seis meses contados a partir do fato que causou o dano, ou antes de iniciar a ação, se a segunda data é posterior.

Além disso, nada impede que o transportador exclua os limites previstos ou que estipule outros mais elevados. Os limites mínimos, entretanto, são garantias dos passageiros, não podendo ser reduzidos.

Segundo Saliba e Souza (2017), a imposição de tais limites visou, à época da assinatura da Convenção, garantir certa dose de previsibilidade e uniformidade às companhias aéreas, evitando gastos excessivos com seguros por parte de uma indústria até então insipiente e inovadora. Para muitos autores, todavia, essas limitações já teriam perdido o sentido nos dias de hoje, uma vez que o sistema de aviação civil já se encontra consolidado, não mais se justificando os benefícios concedidos pelo tratado em comento (PEREIRA, 2020).

Fato é que, ao entrar em vigor no Brasil, a Convenção de Montreal encontrou diante de si um ambiente legislativo já ocupado pelo Código de Defesa do Consumidor, que consiste em uma norma de ordem pública e interesse social, aplicável de forma cogente a toda e qualquer relação de consumo.

Os contratos de transporte aéreo, nesse panorama, são indubitavelmente alcançados pela lei consumerista, haja vista que o fornecimento de transporte é uma atividade de prestação de serviços, enquadrando-se a transportadora na definição de fornecedor do art. 3º do CDC, e os passageiros, na posição de consumidores, conforme o art. 2º do mesmo diploma legal (FARIA; RIVABEM, 2017).

Nesse quadro, cabe ressaltar que o art. 6º do CDC, ao elencar os direitos básicos do consumidor, estabelece em seu inciso VI o direito à “a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos” (BRASIL, 1990). Vislumbra-se, aqui, a positivação do princípio da reparação integral, pelo qual se prescreve que a reparação deve ser a mais completa possível, abrangendo os danos patrimoniais, morais, individuais, coletivos e difusos. Consequentemente, não é possível aplicar, em sede de relações de consumo, regras de mitigação da responsabilidade dos fornecedores.

Mais que isso: além de não se permitir reduzir o valor da indenização, é terminantemente proibida a existência de cláusula contratual que impossibilite, exonere ou atenua a obrigação de indenizar, conforme expressam os arts. 25 e 51, I do CDC.

No mesmo sentido aponta o art. 14 do referido Código, o qual preceitua que “o fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores” (BRASIL, 1990). Portanto, percebe-se que o diploma consumerista adota um sistema de responsabilidade ilimitada e objetiva, em contraponto à Convenção de Montreal, cuja sistemática de responsabilização é limitada, de caráter subjetivo e objetivo, com culpa presumida (SOUSA, 2019).

Logo, enquanto a apreciação da responsabilidade do transportador sob a ótica do direito brasileiro é mais protetiva, assinalando que o risco da atividade econômica

deve ser arcado por quem a desenvolve, aquela preconizada pela Convenção é mais branda ao fornecedor. Surge daí, destarte, um conflito de normas: de um lado, o tratado internacional ratificado pelo Brasil permite que o passageiro seja indenizado em valor inferior ao necessário para a reparação do dano. Do outro, o CDC impõe a responsabilização integral, visto que os riscos são inerentes ao próprio contrato de transporte aéreo, daí não cabendo nenhuma limitação (POINTNER, 2017).

Diante de tal antinomia, perguntava-se: qual regramento deve prevalecer? Para parte dos juristas, o caráter especialíssimo do CDC, assim como suas vestes constitucionais (art. 5º, XXXII, CF), imporiam a aplicação da regra mais favorável ao consumidor. Para a outra parte, contudo, a Convenção de Montreal gozaria de primazia no ordenamento jurídico por força do princípio do *pacta sunt servanda* e do art. 178 da Carta Magna, o qual obriga a União a cumprir os acordos firmados quanto à ordenação do transporte aéreo internacional (BICHARA, 2015). O segundo posicionamento, como se verá a seguir, foi aquele adotado pelo STF por razão do julgamento do Tema 210, em contraponto à linha jurisprudencial que vinha sido construída até então.

### 3 UM OLHAR SOBRE O RESP 636331/RJ

A evolução jurisdicional no que diz respeito ao conflito existente entre o CDC e a Convenção de Montreal é tortuosa, haja vista os entendimentos oscilantes dos Tribunais Superiores sobre o tema ao longo dos anos. Na última década, entretanto, vinha sendo consolidada a posição das Cortes pela prevalência da norma consumerista. Este paradigma, contudo, foi recentemente modificado por ocasião do RESP 636331/RJ, no qual o STF optou pela aplicabilidade do tratado internacional, com base no art. 178 da Constituição.

Tal recurso assume importância digna de nota pois foi proferido em caráter de repercussão geral, tornando-se um requisito de admissibilidade do recurso extraordinário perante a Corte Suprema (SOUSA, 2017).

Na ocasião, argumentou-se que o princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor não é a única diretriz que orienta a ordem econômica e nem o único mandamento constitucional que deve ser observado pelo legislador. Afinal, é também o próprio texto constitucional que determina a observância dos acordos internacionais, quanto à ordenação do transporte aéreo internacional, em seu art. 178, cabendo ao intérprete buscar a compatibilização de ambos os mandamentos legais.

Desse modo, havendo uma regra constitucional que estatui de maneira diversa a um princípio constitucional, concluiu-se pelo dever de se aplicar a regra, em consonância à opção feita manifestada pelo constituinte. Sublinha-se, nesse quadro, não se tratar de uma nulificação da proteção do consumidor, mas sim de sua realização dentro da complexa tessitura da cooperação internacional.

Ademais, o dispositivo convencional está longe de deixar totalmente desprotegido o consumidor, pois embora limite a responsabilidade do transportador, permite que o usuário faça uma “declaração especial de interesse na entrega”, caso em que o transportador ficaria obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedidor tinha entrega”. Entendeu-se, por conseguinte, que essa disposição é suficiente para assegurar proteção mínima ao consumidor, preservando o princípio do art. 170, inc. V, da Constituição.

Aduziu-se também que, por não versar sobre direitos humanos, a Convenção de Montreal se encontra no mesmo nível hierárquico-normativo do CDC, possuindo status de lei ordinária, conforme pacífica jurisprudência do STF. Se, do contrário, versasse sobre direitos humanos, adquiriria um status supralegal, prevalecendo ao CDC pelo critério da hierarquia.

No entanto, muito além dos critérios tradicionais de solução de antinomias existentes, entenderam os Ministros que o art. 178, ao prever 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”, impõe uma verdadeira regra de sobredireito constitucional, indicando, assim, o modo de solução da controvérsia em comento. Com isso, visa, em suma, garantir a isonomia entre os consumidores e impor ao Brasil o respeito aos compromissos internacionais que tenha assumido.

Vale destacar, nesse ponto, que o princípio de direito internacional *pacta sunt servanda*, traduzido pelo art. 26 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados (BRASIL, 2009), impõe aos Estados uma obrigação consuetudinária, no sentido de que “todo tratado em vigor obriga as partes e deve ser cumprido por elas de boa fé”. Trata-se, com efeito, de uma norma de *jus cogens*, reconhecida como um mínimo legal de asseguramento da ordem mundial (MAZZUOLI, 2020).

Outra disposição prevista pela Convenção de Viena, em seu art. 27, é a proibição dos Estados alegarem lei interna para se escusar do compromisso internacional privado. Uma posição judicial nesse sentido, portanto, implicaria na violação de uma obrigação internacional pelo Brasil, o que poderia dar ensejo à desconfiança por parte da comunidade internacional e até mesmo à responsabilidade estatal no âmbito da Corte Internacional de Justiça (CANCIO; BARROS, 2021). Em seu voto, a Ministra Cármen Lúcia chega a mencionar sua preocupação, inclusive, com possíveis impactos econômicos advindos de uma decisão pela não prevalência do tratado internacional.

Entre outros aspectos, tal mandamento visa garantir a segurança jurídica dos atos praticados a nível internacional, impondo o respeito por parte do Poder Judiciário quanto aos compromissos assumidos pelo Estado.

Inclusive, consoante aponta Saliba e Souza (2017), a experiência jurisprudencial estrangeira também têm se mostrado atenciosa às obrigações internacionais contraídas por seus estados, tendo a Suprema Corte dos Estados Unidos e o Tribunal de Justiça da União Européia já se manifestado no sentido de que a Convenção de Montreal não perde aplicabilidade frente a legislações internas conflitantes.

Mesmo que não fosse priorizada a norma do art. 178, o critério da especialidade também seria suficiente para reafirmar a superioridade da Convenção no caso em voga, uma vez que, enquanto o art. 14 do CDC traz disposição geral sobre a responsabilidade do fornecedor de serviços por danos causados aos consumidores, o art. 22 da Convenção de Montreal regula especificamente a responsabilidade das empresas de transporte aéreo em caso de extravio de bagagens em voos internacionais, sendo, portanto, especial em relação àquele.

Com base nesses argumentos, o Tribunal fixou, ao final, a seguinte tese, vencido o Ministro Marco Aurélio:

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 (STF, 2017, p. 137).

Nesse cenário, cabe frisar que a Convenção de Montreal regula apenas o transporte aéreo internacional, aplicando-se unicamente o CDC em caso de transporte aéreo nacional. Além disso, sublinha-se que o art. 22 do tratado não menciona claramente as espécies de danos aos quais se destina, parecendo razoável sustentar que cuida apenas de danos materiais. Assim, os prejuízos de ordem extrapatrimonial continuam se submetendo apenas ao CDC, e não à tarifação prevista pelo acordo internacional, até porque estes, por sua própria natureza, não admitem tabelamento prévio ou tarifação (STJ. 4ª Turma. AgInt no REsp 1.608.573/RJ, Rel. Min. Luis Felipe Salomão, DJe 23/8/2019).

Em adição, menciona-se que, como o CDC não foi revogado pelas convenções, continua sendo aplicado em tudo aquilo que, com elas, não for contraditório, a exemplo da possibilidade de se inverter o ônus da prova e da condenação por danos morais, já mencionada (CARVALHO, 2018).

Para mais, é evidente que as convenções internacionais só podem ser aplicadas para aqueles casos que estão expressamente nelas previstas, de modo que casos como cancelamento indevido da reserva e até mesmo o cancelamento do voo são exemplos de situações que estão fora do limite indenizatório das convenções, devendo-se aplicar o CDC (CARVALHO, 2018).

Obviamente, segundo menciona Pointner (2017), nada impede que o próprio STF, futuramente, mude seu entendimento por entender que o direito do consumidor é um direito fundamental diretamente derivado dos direitos humanos, ou ainda, que se deve aplicar a norma mais favorável ao ser humano enquanto sujeito de direitos.

#### **4 A SUPERIORIDADE DO DIREITO INTERNACIONAL: UM RETROCESSO?**

Diante dos princípios acima discutidos e da decisão veiculada pelo Egrégio Tribunal, questiona-se se a concretização do princípio da superioridade do direito internacional, no presente caso, significa um retrocesso aos direitos do consumidor no tocante à indenização por danos materiais em transporte aéreo internacional.

Segundo Beraldo (2018), a vítima tem todo o direito de ser integralmente ressarcida pelos prejuízos que sofreu, sejam eles materiais, morais ou estéticos, por força do princípio constitucional da reparação integral. Para o autor, não é justo limitar o valor da indenização por danos materiais, pois, na prática, muitas vezes o valor não será suficiente para cobrir os gastos decorrentes do ato ilícito praticado pela companhia aérea, gerando o enriquecimento sem causa do ofensor. Igualmente para Carvalho (2018), a decisão em comento é contrária à ampla reparação dos danos aos direitos dos passageiros, bem como ignora a evolução histórica e das legislações mais benéficas aos consumidores

Ademais, o argumento utilizado à época da elaboração da Convenção, no sentido

de que tais limites seriam indispensáveis para o desenvolvimento da indústria de transporte aéreo no início do século XXI não mais persiste, na visão de Sousa (2017). Tanto que diversos países, a exemplo da Alemanha, Uruguai, Peru e México vêm se insurgindo contra as limitações do mencionado tratado.

Visualiza-se, portanto, um anacronismo entre a regulação da Convenção e a realidade da atual indústria de transporte, sendo o conflito jurídico julgado pelo STF um sintoma deste anacronismo. Assim, as mencionadas limitações de responsabilidade representam, hoje, um benefício imotivado à indústria, nas palavras de Saliba e Souza (2017).

No que diz respeito ao critério da especialidade, mencionado no julgamento do RESP 636331/RJ, Cancio (2021) afirma que a norma especial, de fato, tende a ser mais justa por compreender as especificidades da situação fática. Porém, na situação do julgado, o CDC parece proporcionar um patamar mais protetivo, promovendo mais justiça que o documento internacional. Da mesma forma, alega Targa (2020) que o próprio uso dos critérios clássicos de solução de antinomias é inadequado na seara do transporte aéreo internacional, haja vista que o CDC é uma norma de ordem pública e interesse social de origem constitucional, sendo, por essas razões, inviável o seu afastamento sobre quaisquer relações de consumo.

Vale destacar, todavia, que anteriormente à decisão de 2017 do STF, os limites de indenização estabelecidos pela Convenção foram muitas vezes ignorados pelas decisões judiciais, levando as empresas aéreas operadoras de voos internacionais no Brasil a demandarem respeito ao tratado firmado, uma vez que transportavam, no mesmo voo, passageiros com direitos bastante diferentes, causando uma rotineira imprevisibilidade do valor das indenizações (PEREIRA, 2020).

Afinal, apesar da solidez da doutrina nacional ao argumentar pelo afastamento da aplicabilidade da Convenção de Montreal, tal posição judicial implicaria, invariavelmente, na violação de uma obrigação internacional pelo Estado, uma vez que não é aceitável justificar o não cumprimento de uma obrigação contratual com base em normas do direito interno, ainda que de matriz constitucional, conforme já discutido, podendo este descumprimento, inclusive, permitir que outro Estado signatário proponha ação contra o Brasil junto à Corte Internacional de Justiça (SALIBA; SOUZA, 2017).

Nesse panorama, Pereira (2020) frisa que o desprezo de um acordo assinado internacionalmente pode gerar uma série de consequências sobre a indústria da aviação civil e sobre o consumidor nacional. Afinal, para que operem, as empresas aéreas são obrigadas a contratar seguros, cujo custo é proporcional aos riscos assumidos pela seguradora. Dessa forma, se o Brasil não respeita os limites estabelecidos pelas Convenções e se o Judiciário é imprevisível quanto aos valores de indenização, conseqüentemente o seguro para as empresas que operam voos internacionais no país será mais elevado, gerando, ao final, um encarecimento do valor da passagem, a redução do número de passageiros e o lucro da atividade. Computa-se esse custo suplementar ao já elevado “custo Brasil”, contribuindo para deixar o País menos atrativo para empresas internacionais que aqui cogitam operar (PEREIRA, 2020).

Por conseguinte, Pereira (2020, p. 60) acredita que a decisão do STF foi acertada, pois “ponderou todos os aspectos que envolviam tão espinhosa controvérsia, concluindo pelo respeito às Convenções reguladoras do transporte aéreo internacional, o que não



desampara o consumidor brasileiro e é benéfico ao País, assim como à indústria como um todo”.

Para Bichara (2015), semelhantemente, o objetivo de uniformização do comportamento dos Estados em relação ao transporte internacional não significa uma contradição com o direito fundamental de proteção ao consumidor, mas sim que essa relação de consumo é peculiar e se submete a um regime jurídico específico decorrente de um compromisso internacional de tipo universal, encontrando respaldo jurídico no já mencionado art. 178.

Vislumbrado o oblíquo conflito advindo da questão, resta clara a necessidade de que a ratificação de uma convenção internacional seja precedida de profundo estudo de compatibilidade com o ordenamento normativo pátrio, assim como que as leis posteriores sejam editadas em sintonia às convenções ratificadas pelo país. Consoante Gonçalves (2019), como os tribunais brasileiros não podem se furtar à aplicar as regras internacionais ratificadas pelo exercício pleno de sua soberania, a denúncia se mostra como a forma correta caso a opção fosse não fazer parte do regime internacional estabelecido, não aparenta ser a melhor alternativa para o Brasil. Afinal, o regime de responsabilidade civil estabelecido pela Convenção de Montreal, inegavelmente, propicia maior segurança jurídica para as partes envolvidas.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base no que foi apresentado, percebeu-se que a doutrina nacional não é uníssona quanto aos efeitos práticos da decisão proferida pelo STF em sede do Tema 210 sobre a realidade do consumidor pátrio. Enquanto parte dos autores colecionados alega que a prevalência da Convenção de Montreal sobre o CDC importou na violação do direito fundamental à proteção do consumidor, outra parcela advoga pela pertinência do julgamento, tendo em vista o compromisso assumido pelo Brasil no plano internacional e as possíveis consequências advindas de um entendimento contrário ao estabelecido.

Para a compreensão de tais posicionamentos, o presente trabalho apresentou também, em linhas gerais, as motivações, formalidades e aspectos veiculados pela Convenção de Montreal por ocasião de sua ratificação no ordenamento brasileiro, contrapondo-os aos direitos garantidos pelo CDC e pela Constituição, bem como ao regime de responsabilidade disposto pela norma consumerista.

Em seguida, foram traçadas as principais discussões desenvolvidas pelos Ministros da Suprema Corte no Recurso Extraordinário n. 636331/RJ, apresentando-se os argumentos e critérios que embasaram a tese proposta ao final do pleito.

Por fim, foram analisadas as reações doutrinárias à decisão do STF, partindo-se de duas perspectivas opostas, das quais se extrai um contínuo conflito entre dois valores fundamentais às bases do Estado Democrático de Direito, quais sejam, a segurança jurídica internacional e a proteção do público consumidor, que assumem predominância ou secundariedade a depender da ótica adotada. Nessa linha, percebeu-se que, a despeito do julgamento ter buscado pacificar a matéria na esfera brasileira, a crítica especializada ainda conjectura mudanças no posicionamento veiculado, pugnando por novas discussões que possibilitem maior equilíbrio entre a norma protetiva interna e a norma internacional harmonizadora.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERALDO, Leonardo de Faria. A responsabilidade civil das companhias aéreas no transporte aéreo internacional: breves comentários acerca da inconstitucionalidade do acórdão do Recurso Extraordinário 636.331/RJ, do Supremo Tribunal Federal, no qual se decidiu que as Convenções de Varsóvia e de Montreal sobrepõem-se ao Código de Defesa do Consumidor. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v. 115, p. 605-634, 2018.

BICHARA, Jahyr-Philippe. O controle da aplicação do direito internacional pelo poder judiciário brasileiro: uma análise crítica. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 958, p. 233-268, 2015.

CANCIO, Gustavo Santiago Torrecilha; BARROS, Lívia Cristina dos Anjos. O papel político do Supremo Tribunal Federal na interpretação do direito internacional consumerista: entre comércio e proteção do consumidor. **Brazilian Journal of Development**, Curitiba, v. 7, n. 3, p. 21412-21438, 2021.

FARIA, Raphael Guilherme; RIVABEM, Fernanda Schaefer. Responsabilidade civil no transporte aéreo: caso fortuito e força maior como excludentes no contrato de transporte aéreo nacional de passageiros. **Revista Jurídica da Escola Superior de Advocacia da OAB-PR**, [S.l.], v. 2, n.1, p. 1-53, 2017.

GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. Contrato de transporte aéreo internacional. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, v. 56, n. 222, p. 33-50, 2019.

PEREIRA, Jefferson Paulo. **Análise crítica da tese fixada pelo Supremo Tribunal Federal quanto à prevalência das Convenções de Varsóvia e Montreal sobre o Código de Defesa do Consumidor**. 2020. 64 f. TCC (Graduação) - Curso de Bacharelado em Direito, Centro Universitário de Brasília - Uniceub, Brasília, 2020.

POINTNER, Liane. **A responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros por extravio de bagagem**: considerações sobre o Recurso Repetitivo 210 STF e seus efeitos para o consumidor. 2017. 96 f. Monografia (Especialização) - Curso de Especialização em Direito do Consumidor, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

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. 430-448, 2017.

SOUSA, Lícia Nascimento de. **Responsabilidade civil por danos em voos internacionais**: a questão da prevalência das Convenções de Varsóvia e de Montreal sobre o Código de Defesa do Consumidor. 2019. 65 f. TCC (Graduação) - Curso de Bacharelado em Direito, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2019.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Recurso Extraordinário n. 636331**, Relator: Min. Gilmar Mendes, Plenário, julgado em 25 de maio de 2017.

TARGA, Maria Luiza Baillo. Transporte aéreo internacional: a repercussão da tese fixada pelo Supremo Tribunal Federal e a necessária aplicação do CDC em defesa dos interesses dos passageiros. **Revista de Estudos Jurídicos do Superior Tribunal de Justiça**, [S.l.], v.1, n. 1, p. 439-474, 2020.

Data de submissão: 11 mar. 2023. Data de aprovação: 20 abr. 2023.