



**O CONFLITO ENTRE NORMAS INTERNACIONAIS E INTERNAS NO ÂMBITO
DAS INDENIZAÇÕES NAS RELAÇÕES DE CONSUMO DECORRENTES DE
TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**

**THE CONFLICT BETWEEN INTERNATIONAL AND BRAZILIAN RULES ABOUT
INDEMNIFICATIONS IN INTERNATIONAL AIR TRANSPORT INVOLVING
CONSUMER RELATIONS**

Bruno Prade Wronski¹
Ane Elise Brandalise Gonçalves²

RESUMO

O presente trabalho estuda o conflito existente entre normas indenizatórias aplicáveis em casos de extravio de bagagens de consumidores em viagens aéreas internacionais: as Convenções de Varsóvia e de Montreal ou o Código do Consumidor. Verificou-se que tais normas possuem tratamentos distintos, já que os tratados internacionais limitam a responsabilidade do transportador aéreo, ao passo que o CDC acolhe o princípio da reparabilidade integral, além de outras distinções de ordem prática, como prazo para ação, etc. Diante disso, esta pesquisa foi motivada pela curiosidade encontrar a resposta para a seguinte pergunta central: qual é a atual jurisprudência pacificada sobre as normas a serem utilizadas nos casos de indenizações decorrentes do transporte aéreo internacional, com contratos de consumo firmados no Brasil? O propósito e objetivo deste Trabalho de Conclusão de Curso é demonstrar o conflito normativo pela atual jurisprudência brasileira. A metodologia é de pesquisa qualitativa, de procedimento bibliográfico, cujas informações foram obtidas a partir da literatura jurídica. Conclui-se que o Supremo Tribunal Federal (STF) entendeu que às situações envolvendo extravio de bagagens em viagens aéreas internacionais seriam aplicáveis os Tratados Internacionais (Convenções de Varsóvia e de Montreal), que culminam por limitar os valores indenizatórios em prol do transportador aéreo. De outro lado, em relação aos danos morais, viu-se que os Tratados Internacionais não delimitam sobre o assunto, cabendo aplicação do CDC para fins de indenização extrapatrimonial, conforme entendimento recente do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

Palavras-Chave: Dano; Consumidor; Transporte Aéreo Internacional; Código de Defesa do Consumidor; Tratados Internacionais.

¹Graduado em Direito pela Universidade do Contestado (Canoinhas/SC). Atualmente presta Consultoria Jurídica em escritório de advocacia. Santa Catarina. Brasil. Email: brunopwronski@gmail.com

² Mestre em Direitos Fundamentais e Democracia no Centro Universitário Autônomo do Brasil – UNIBRASIL. Professora da UNC - Universidade do Contestado. Santa Catarina. Brasil. Email: ane.goncalves@professor.unc.br.

ABSTRACT

The present work studies the conflict between the indemnification rules applicable in cases of loss of consumers' luggage in international air travel: the Warsaw and the Montreal Conventions or the Brazilian Consumer Code (CDC). It was found that the legal treatments are differentiated, since the International Conventions limits the responsibility of air transport, while the CDC is guided by the principle of full reparation, in addition to other distinctions rules. This research was questioned out of curiosity about the following central answer: what the current jurisprudence applies the norms in these cases of international consumers air travel? The objective of this Work is to demonstrate the normative conflict by the study about Brazilian jurisprudence. The methodology is of qualitative research, whose information was evaluated from the legal literature. The Federal Supreme Court (STF) concluded that the International Conventions about Air Transport are applicable to damages such as loss of luggage. On the other hand, in relation to moral damages, it was seen that the Treaties do not rule the subject, and the CDC is applicable, according to a recent understanding of the Superior Court of Justice (STJ).

Keywords: Damage; Consumer; International Air Transport; Consumer Protection Code; International Treaties.

Artigo recebido em: 16/09/2022

Artigo aceito em: 09/11/2022

Artigo publicado em: 20/06/2024

Doi: <https://doi.org/10.24302/acaddir.v6.4445>

1 INTRODUÇÃO

O tema que será abordado neste artigo é o conflito entre as normas internacionais e o ordenamento jurídico brasileiro, no âmbito das indenizações decorrentes do transporte aéreo internacional. Mais precisamente, o recorte será dado às relações de consumo que envolvam viagens internacionais e na qual ocorram danos de ordem material e moral, com destaque para casos envolvendo extravio das bagagens aéreas.

Este tema decorre da própria evolução histórica do transporte aéreo internacional, até os dias atuais, em que este meio de locomoção se tornou cada vez mais acessível e utilizado. Por outro lado, o transporte aéreo ainda não está incólume da ocorrência de situações danosas, como o extravio de bagagens dos passageiros, atraso em voos, etc. Essas situações podem gerar responsabilização civil do transportador e, para isso, há um conflito de quais normas jurídicas seriam aplicáveis:

o Código de Defesa do Consumidor (CDC) ou Tratados Internacionais que envolvam transporte aéreo e dos quais o Brasil faz parte.

Nessa perspectiva, quanto ao método, o primeiro capítulo terá como base apresentar, para que se possa entender melhor sobre o tema abordado, o conceito de responsabilidade civil e seus requisitos para caracterização, a saber: conduta, dano e nexo de causalidade. Também serão abordados os tipos existentes de dano, bem como será analisada a possibilidade de reparação desse dano, se há ou não dever de indenizar a vítima ou quem sofreu o dano.

No âmbito nacional, a responsabilidade civil pelos danos procedentes do transporte aéreo encontra-se regulada pelo Código Civil e por demais normas da Aviação Aérea. Além disso, há o Código de Defesa do Consumidor (1990), que visa proteger a figura do consumidor. Ademais, também há variados tratados internacionais aplicáveis ao transporte aéreo, sendo os principais deles a Convenção de Varsóvia (1955) e a Convenção de Montreal (1999).

Em seguida, será debatido a respeito desses tratados internacionais aplicáveis em caso de transporte aéreo, falando um pouco sobre seus principais aspectos e tratamento jurídico dado em caso de responsabilização civil. Outrossim, será explanado a respeito do Código de Defesa do Consumidor (1990), já que a pergunta inicial do trabalho, trazida aqui ao debate, foi exatamente esta: quando houver extravio de bagagens em viagens aéreas internacionais o que deve prevalecer: os Tratados Internacionais ou o Código de Defesa do Consumidor?

A consequência deste paradigma foi o conflito entre as normas internacionais e o Código de Defesa do Consumidor, o que se refletiu na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) e do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Os principais julgados a respeito serão apresentados, sendo que até antes de fixação de Tese de Tema 210, por parte do STF, o Brasil possuía diferentes entendimentos jurisprudenciais sobre quais normas deveriam controlar as indenizações decorrentes do transporte aéreo internacional em contratos firmados no Brasil, com alternância da escolha entre as normas internacionais e as normas nacionais.

Nesse ponto, serão discutidos os principais julgados a respeito do tema, mostrando argumentos favoráveis e desfavoráveis ao consumidor, fazendo com que possa se entender melhor sobre os casos concretos de bagagens extraviadas nos aeroportos e suas consequências práticas.

Diante disso, esta pesquisa foi motivada pela curiosidade encontrar a resposta para a seguinte pergunta central: qual é a atual jurisprudência pacificada sobre as normas à serem utilizadas nos casos de indenizações decorrentes do transporte aéreo internacional, com contratos de consumo firmados no Brasil?

Quanto à metodologia, o trabalho se valeu de uma pesquisa qualitativa, de procedimento bibliográfico, cujas informações foram obtidas a partir da literatura jurídica produzida sobretudo nas áreas do Direito Civil, Direito Processual Civil, Direito do Consumidor, Direito Aeronáutico e Direito Internacional. Portanto, a pesquisa foi feita de forma bibliográfica e documental, através da análise de dados encontrados em bibliografias (livros, artigos, jornais, sites, etc.) e em documentos (leis, jurisprudência, processos, etc.).

O propósito e objetivo deste Trabalho de Conclusão de Curso é demonstrar o conflito normativo pela atual jurisprudência brasileira, cabendo alertar para o fato de que, neste trabalho, o foco será sobre a jurisprudência que trate das indenizações derivadas do transporte aéreo internacional, com contratos de consumo firmado no Brasil. Não serão analisados os contratos de transporte de ordem empresarial ou civil, que não envolvam o consumidor.

A partir da avaliação dos dados e informações ora expostas, pode-se fazer considerações em relação às consequências para os fornecedores e consumidores do transporte aéreo internacional que firmaram contratos no Brasil. Com o somatório de todas as informações e conclusões disponíveis no contexto deste trabalho, também será possível fazer projeções para o futuro da aviação internacional no Brasil, conforme destacados ao longo de todo o presente artigo.

2 NOÇÕES GERAIS DE RESPONSABILIDADE CIVIL E A RESPONSABILIDADE CIVIL NAS RELAÇÕES DE CONSUMO

A palavra “responsabilidade” se extrai do conceito de obrigação, na qual alguém, ou seja, um devedor, se encarrega de assumir as consequências jurídicas de sua atividade.

A responsabilidade tem por objeto uma conduta voluntária na qual um dever jurídico é violado, sendo então possível dividi-la em diferentes espécies, dependendo

de onde surgiu esse dever e qual o elemento subjetivo dessa conduta. Na conceituação da doutrina (GAGLIANO, 2021, p. 67):

Responsabilidade, para o Direito, nada mais é, portanto, que uma obrigação derivada, um dever jurídico sucessivo de assumir as consequências jurídicas de um fato, consequências essas que podem variar (reparação dos danos e/ou punição pessoal do agente lesionante) de acordo com os interesses lesados.

O Direito Legal assevera as regras necessárias para o bem-estar social, punindo todo aquele que, infringindo sua legalidade, cause lesão aos interesses jurídicos por si tutelados e que seja obrigado à reparação.

De modo geral, se uma pessoa, dolosa ou culposamente, causar prejuízo a outrem, fica obrigada a reparar o dano, conforme rege o Código Civil, art. 927, cuja leitura é a seguinte: “Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo” (BRASIL, 2002).

A responsabilidade no Direito pode ter várias classificações. Quanto ao quesito da motivação (dolo/culpa), temos a divisão entre responsabilidade Civil subjetiva e responsabilidade civil objetiva.

A responsabilidade civil subjetiva baseia-se na culpa do agente como fato gerador do dever do ofensor de reparar o dano (GAGLIANO, 2021). Para que determinada pessoa seja obrigada a compensar o dano causado a outrem por sua conduta, é necessário que ela esteja em plena consciência, ou seja, que tenha sido intencional, caracterizando que tenha descumprido seu dever de gerenciar o cuidado e a proteção, agindo com negligência, imprudência, imperícia, ou que tenha agido com dolo (intenção do agente em causar o dano) (TARTUCE, 2017). Todavia, se o dano não tiver emanado de uma atitude dolosa ou culposa do agente, competirá à vítima suportar os prejuízos, como se tivessem sido causados em virtude de caso fortuito ou força maior (TARTUCE, 2017).

No Código Civil, a responsabilidade civil subjetiva é trazida pelo art. 186, que dispõe que: “Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito” (BRASIL, 2002). No mesmo sentido, segundo o art. 927, no *caput*: “Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo” (BRASIL, 2002).

Ainda, a respeito, a doutrina assim alerta (CAVALIERI FILHO, 2020, p. 38):

Por violação de direito deve-se entender todo e qualquer direito subjetivo, não só os relativos, que se fazem mais presentes no campo da responsabilidade contratual, como também e principalmente os absolutos, reais e personalíssimos, nestes incluídos o direito à vida, à saúde, à liberdade, à honra, à intimidade, ao nome e à imagem.

No entanto, há situações em que não é caracterizada a culpa como elemento essencial para reparação civil. Nesses casos, há a denominada responsabilidade civil objetiva. Aqui, o dolo ou culpa na conduta do agente causador do dano é irrelevante juridicamente, sendo que somente será necessária a existência do nexo de causalidade entre o dano e a conduta do agente responsável para trazer o dever de indenizar (CAVALIERI FILHO, 2020; GAGLIANO, 2021).

A responsabilidade objetiva configura-se como sendo aquela que tem por fundamento a teoria do risco, para a qual não existe a obrigação de provar culpa para que prevaleça o dever de indenizar, bastando relacionar o nexo causal com o dano (CAVALIERI FILHO, 2020; GAGLIANO, 2021).

O “risco” da atividade surge da teoria de que, através de sua atividade o agente cria um risco para terceiros, devendo haver a obrigação de repará-los, ainda que sua atividade e o comportamento sejam isentos de culpa (CAVALIERI FILHO, 2020; GAGLIANO, 2021).

Sob a influência dessas ideias, inúmeras leis especiais consagraram a teoria do risco, admitindo a responsabilização do agente causador do dano, independentemente da prova de dolo ou culpa.

O Código Civil, por seu turno, afastando-se da orientação da lei revogada, consagrou expressamente a teoria do risco e, ao lado da responsabilidade subjetiva com objeto de culpa, admitiu também a responsabilidade objetiva, consoante se infere da leitura do seu art. 927 e parágrafo único (BRASIL, 2002):

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.
Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

No mesmo sentido, a responsabilidade prevista no Código de Defesa do Consumidor (CDC), em regra, é objetiva, fundada no dever de segurança do fornecedor de produtos e serviços que são colocados no mercado de consumo (MELO, 2018). Cumpre ressaltar que o CDC inseriu como direitos básicos do consumidor, dentre outros, o direito à vida, o direito à saúde e o direito à segurança, conforme arts. 6º, I, 8º, 9º, 10, 12, § 1º, e 18, § 6º (BRASIL, 1990).

Assim, na responsabilidade civil subjetiva, independentemente de comprovação de culpa, o fornecedor do produto ou do serviço responderá pelos danos ocasionados em razão de sua atividade. Conforme observa-se dos artigos 12, *caput* e 14, *caput* do CDC (BRASIL, 1990):

Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

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

Apesar de o CDC ter adotado a ideia de responsabilidade objetiva, o artigo 12, §3º, III e o art. 14, §3º,II, abrem margem para concluir que se houver prova de culpa exclusiva do próprio consumidor ou de terceiros, não haverá responsabilidade do fornecedor que sustente o efeito ressarcitório³. Confira a redação dos referidos dispositivos (BRASIL, 1990):

Art. 12. [...]

§ 3º O fabricante, o construtor, o produtor ou importador só não será responsabilizado quando provar:

[...]

III - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

Art. 14. [...]

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

[...]

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

³ Importante notar que se a culpa for concorrente, a responsabilidade será mantida, pois o forneceu também agiu com culpa. Será necessário, nessa hipótese, fazer-se uma pesquisa da conduta culposa do fornecedor, uma análise do nexu causal.

A responsabilidade civil também pode ser categorizada quanto ao dano envolvido, como responsabilidade por danos morais e responsabilidade por danos materiais. Neste estudo, essa divisão será essencial ao entendimento, vez que suas consequências e aplicações legais são distintas nas situações envolvendo contrato de consumo de transporte aéreo internacional, conforme será explanado mais adiante.

Quanto ao dano moral, foi somente no Código Civil de 1916 que germinou a conceituação de dano moral mais próxima do que conhecemos hoje. Diversos estudiosos afirmam que este Código é precursor da reparabilidade na legislação brasileira (CAVALIERI FILHO, 2020; GAGLIANO, 2021).

O atual Código Civil trata o dano moral em conjunto com o dano material, sendo aplicado o art. 186 e art. 927 como regra geral. E a Constituição Brasileira de 1988, em vigor atualmente, prevê a indenização por dano moral no inciso X do célebre artigo 5º (BRASIL, 1988):

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
[...]
X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;
[...].

Com o advento constitucional e a promulgação e vigor do Código de Defesa do Consumidor, houve uma melhora significativa frente às relações de consumo no que diz respeito ao amparo e a tutela dos interesses das relações havidas entre consumidores e empresas, em razão da diferença do poderio econômico existente entre as partes.

Além de prever a reparação por danos morais e materiais, o Código de Defesa do Consumidor oferece uma série de proteções básicas do consumidor em perfeita sintonia com o disposto na Constituição Brasileira de 1988, tais como o dever de proteção do Estado; a possibilidade de punição por meio de sanções administrativas (arts. 55 a 60 do CDC) e implementação de tipos penais (arts. 61 a 80). No mesmo diapasão, conforme cita a doutrina a respeito do CDC (MELO, 2018, p. 119):

[...]

Consignou também as formas pelas quais o consumidor possa proteger a sua honra, proibindo cobranças vexatórias (art. 42); assegurou a possibilidade de repetição de indébito em dobro nos casos de cobrança indevida ou excessiva (art. 42, parágrafo único); cuidou de oferecer proteção contra a publicidade enganosa, métodos comerciais desleais e práticas abusivas (arts. 6º, IV, e 39 a 42), além de proibir taxativamente as cláusulas abusivas (arts. 6º, V, e 51 a 53). Ademais, a fim de proteger da maneira mais ampla possível o consumidor, facultou-lhe o Código o manejo de todas as ações judiciais que possam propiciar-lhe a adequada e efetiva tutela (art. 83), o amplo acesso aos órgãos judiciários e administrativos, com isenção de taxas e custas (art. 6º, VII), além de prever a facilitação do direito de defesa, inclusive com a inversão do ônus da prova a seu favor, quando for verossímil a alegação (art. 6º, VIII). Rememore-se, por último, que a responsabilidade do fornecedor de produtos ou serviços é objetiva, de tal sorte que, estabelecido o nexo de causalidade entre o produto ou serviço fornecido e o dano sofrido pelo consumidor, será o suficiente para que se veja o fornecedor obrigado a indenizar o consumidor ou utente lesionado.

Assim, a proteção ao consumidor no que diz respeito à reparação dos danos materiais e morais é mais abrangente do que a prevista no Código Civil ou em outras leis esparsas, não restando dúvida de que o Código de Defesa do Consumidor é a legislação brasileira que melhor sistematizou a responsabilidade civil por danos morais.

Porém, antes da sua edição, o risco do negócio era do consumidor. Ele é quem corria o risco de adquirir um produto ou serviço, pagando devidamente e deste serviço não poder usufruir adequadamente. Esta injustiça e inversão das responsabilidades persistiu até a vigência do CDC (Código de Defesa do Consumidor).

O CDC adota o princípio da reparação integral, de acordo com o dano sofrido e não comporta limitações, indenizando os danos extrapatrimoniais da mesma maneira que os danos materiais. Ainda, é preciso frisar que os direitos básicos do consumidor previstos no CDC são exemplificativos, ou seja, não estão limitados ao que está descrito na lei e podem ser interpretados e aplicados de forma extensiva, pois tais direitos servem apenas como princípios norteadores às regras aplicáveis em cada caso concreto, são parâmetros estabelecidos para garantir a efetividade à tutela jurídica ao consumidor.

Por outro lado, apesar do CDC acolher o princípio da reparabilidade integral, os tratados internacionais que vigoram sobre viagens aéreas internacionais e que culminam por impactar no consumo possuem tratamentos distintos, com limitações da responsabilidade do transportador, o que gera conflitos normativos a respeito das indenizações materiais e morais, conforme será explanado no próximo tópico.

3 VIAGENS AÉREAS INTERNACIONAIS E NORMAS APLICÁVEIS ÀS SITUAÇÕES DE DANO POR EXTRAVIO DE BAGAGENS

A partir do final da década de 1980, o cenário da aviação civil alterou-se radicalmente e o transporte aéreo tornou-se mais acessível e com maiores linhas e possibilidades de viagens (ESTRELA, 2008). A partir deste momento, o transporte aéreo passou a ser usado por pessoas cheias do desejo de viajarem, de desfrutarem de momentos livres, de realizarem sonhos no exterior, assim como o transporte aéreo passou a ser cada vez mais utilizado como meio para viagens a trabalho.

Por outro lado, à medida que aumentam o fluxo de passageiros, aumentam-se os casos de extravio de bagagens, pelos mais variados motivos. As situações mais comuns, atreladas ao extravio de bagagens, são: conexões (troca de aeronaves, sem, contudo, a mala embarcar em um desses voos); perda da identificação da mala; erro de logística por alto volume; furto de bagagem, em que a mala é levada sem que o dono ou a companhia perceba (ESTRELA, 2008).

As companhias aéreas são responsáveis por efetuar o transporte das bagagens dos passageiros/consumidores, com obrigação a serem entregues da mesma forma que foram recebidas, pois em se tratando do patrimônio alheio o bem se torna uma responsabilidade da empresa. Caso haja extravio, é devido uma indenização pelos pertences extraviados.

Para o serviço de transporte aéreo doméstico aplica-se não somente as normas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e as normas estabelecidas pela ANAC, mas também a Constituição Federal, o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor. Além disso, nos voos internacionais, há a incidência da Convenção de Varsóvia e Convenção de Montreal, igualmente integrantes do ordenamento jurídico brasileiro.

No Código de Defesa do Consumidor (CDC) é possível verificar, no art. 3º, § 2º, o conceito de serviço, como “qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista” (BRASIL, 1990).

No caso específico deste trabalho, o serviço aqui estudado foi o de transporte aéreo de pessoas, tema este que pode ser encontrado em diversos dispositivos legais, como na própria Constituição, em seu art. 178, segundo o qual “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”. (BRASIL, 1988).

A ocorrência sobre extravios de bagagens tem sido uma questão bastante controvertida, pois há muitos fatores a serem interpretados para chegar a alguma conclusão de como proceder com os atos judiciais nas relações de consumo em viagens aéreas internacionais e com entendimentos jurisprudenciais diferentes conforme se cuide de danos materiais e danos morais, conforme será exposto no tópico 4 deste trabalho.

De todo modo, com certeza essas ocorrências de extravio de bagagens trazem grande desconforto material e psicológico ao consumidor, considerando que é o nosso patrimônio que está em jogo, seja qual for sua faixa etária e classe social. Atualmente este tema tem gerado grande discussão judicial pelo fato da complexidade do assunto, constantemente fracionando opiniões, tanto da parte judiciária quanto da parte consumidora.

Inicialmente pode-se entender que o Código de Defesa do Consumidor foi regulamentado justamente por conta da Constituição Federal/88, que acolheu a fragilidade do consumidor nas relações de consumo, conforme artigo 5º, inciso XXXII CF/88, e artigo 170, inciso V (BRASIL, 1988):

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

[...]

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

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

[...]

V - defesa do consumidor;

[...]

Roberto Basilone Leite considera ser a relação de consumo como uma espécie de relação de cooperação, “pois um cidadão entra com o bem ou serviço e o outro oferece em troca o pagamento do preço; ambos colaboram assim para o sucesso do

objetivo comum, que é a transferência do domínio do bem ou a execução de serviços”. (LEITE, 2002, p. 51).

Para que haja relação de consumo é necessário existir três elementos, os quais passam a ser explanados brevemente neste estudo: o consumidor, o fornecedor e o produto ou a prestação de serviço.

De acordo com o CDC, no seu art. 2º, “consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final” (BRASIL, 1990). Já o fornecedor, de acordo com o art. 3º (BRASIL, 1990):

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

Conforme é possível concluir que no caso de viagens internacionais envolvendo transporte aéreo e contratos firmados com consumidores há caracterização de relações de consumo, de modo que estas se submeteriam, a princípio, aos ditames protetivos do CDC, a exemplo maior da aplicação do princípio da reparação integral quando houver danos. Neste sentido, conforme exposto anteriormente, vale repisar que a reparação não comporta limitações, indenizando os danos extrapatrimoniais da mesma maneira que os danos materiais.

Contudo, o transporte aéreo internacional também é regido por normas especiais, sobretudo havidas por meio de Tratados Internacionais como a Convenção de Varsóvia e a Convenção de Montreal. Tais convenções são acolhidas pelo Brasil, estando presentes por meio do Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931, que “promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional” (BRASIL, 1931) e Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006, que “promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999” (BRASIL, 2006).

Ocorre que as questões indenizatórias havidas nessas convenções internacionais não são tratadas da mesma maneira que o CDC. Se o CDC adota o princípio da reparação integral, o mesmo não se pode dizer das Convenções de

Varsóvia e de Montreal, que trazem limitadores da responsabilidade do transportador aéreo, conseqüentemente reduzindo os direitos do consumidor.

Conseqüentemente, há um conflito entre as normas internacionais e o Código de Defesa do Consumidor, o que exigiu manifestação por parte do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça em casos envolvendo os mais variados tipos de danos decorrentes de viagens aéreas internacionais e extravio de bagagens.

Dessa forma, esta pesquisa foi direcionada pela persistência de encontrar a resposta para a seguinte pergunta; qual é a atual jurisprudência pacificada sobre as normas à serem utilizadas nos casos de indenizações decorrentes do transporte aéreo internacional, com contratos firmados no Brasil? É o que será explanado no próximo tópico.

4 CONFLITO ENTRE A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E A CONVENÇÃO DE MONTREAL COM O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E A RESPOSTA TRAZIDA PELA ATUAL JURISPRUDÊNCIA

Até 2017, quando então fixada Tese no Tema 210, do Supremo Tribunal Federal (STF), o Brasil possuía diferentes entendimentos jurisprudenciais sobre quais normas deveriam controlar as indenizações decorrentes do transporte aéreo internacional em contratos firmados no Brasil, com alternância da escolha entre as normas internacionais e as normas nacionais.

Mais precisamente, ao julgar o RE n. 636.331, em 25/05/2017, o STF tentou apaziguar a situação da indenização decorrente de extravio de bagagens internacionais, afirmando a prevalência dos acordos internacionais nos casos de reparação por danos materiais. Na ementa (BRASIL, 2017b):

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 e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais. 5. Repercussão geral. Tema 210. Fixação da tese: "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". 6. Caso concreto. Acórdão que aplicou o Código de Defesa do Consumidor. Indenização superior ao limite previsto no

art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Decisão recorrida reformada, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido na legislação internacional. 7. Recurso a que se dá provimento.

No mesmo ano, em 2017, o STF novamente se manifestou pela prevalência dos tratados internacionais em detrimento do Código de Defesa do Consumidor, nos seguintes termos (BRASIL, 2017a):

Ementa: Direito do consumidor. Transporte aéreo internacional. Conflito entre lei e tratado. Indenização. Prazo prescricional previsto em convenção internacional. Aplicabilidade. 1. Salvo 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. 2. Nada obstante, quanto à ordenação do transporte internacional, o art. 178 da Constituição estabelece regra especial de solução de antinomias, no sentido da prevalência dos tratados sobre a legislação doméstica, seja ela anterior ou posterior àqueles. Essa conclusão também se aplica quando o conflito envolve o Código de Defesa do Consumidor. 3. Tese afirmada em sede de repercussão geral: “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”. 4. Recurso extraordinário provido.

Como se nota, o STF baseou sua decisão por meio dos próprios ditames constitucionais. Segundo o mencionado artigo 178 da Constituição Federal (BRASIL, 1988):

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995)

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995)

Conflitos relativos à relação de consumo em transporte internacional de passageiros devem ser resolvidos segundo as regras estabelecidas nas convenções internacionais que tratam do assunto, tais como as convenções de Varsóvia e Montreal, e não, *a contrario sensu*, pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC).

Ainda, da análise dos julgados, levando em consideração as relações de consumo em viagens aéreas internacionais, comparando as Convenções de Varsóvia e de Montreal com o Código de Defesa do Consumidor, o STF entendeu que as convenções internacionais não se tratam sobre direitos humanos.

Assim, nos termos dos julgados do STF, com fundamento no art. 178 da Constituição de 1988, frente à contradição apenas aparente de normas, não há hierarquia entre normas jurídicas. Assim, tanto os Tratados Internacionais de Aviação Civil quanto o Código de Defesa do Consumidor (CDC) têm estatura de lei ordinária e, por isso, a solução do conflito envolve a análise dos critérios cronológicos, fato que, no entendimento dos Ministros, levou à consideração de que a prevalência da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal seria o mais correto.

Posteriormente, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) culminou por acolher e aplicar o entendimento do STF, no seguinte sentido firmado em julgamento de Recurso Especial (REsp) nº 673.048/RS (BRASIL, 2017b):

RECURSO ESPECIAL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE DE MERCADORIAS. INDENIZAÇÃO TARIFADA. PREPONDERÂNCIA DAS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL EM RELAÇÃO AO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. REPERCUSSÃO GERAL RECONHECIDA PELO STF. RE N. 636.331/RJ (TEMA 210/STF). JUÍZO DE RETRATAÇÃO. RECURSO ESPECIAL DESPROVIDO. 1. No julgamento do RE n. 636.331/RJ, o Supremo Tribunal Federal, reconhecendo a repercussão geral da matéria (Tema 210/STF), firmou a tese de que, "nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor". 2. Recurso especial desprovido, em juízo de retratação, nos termos do art. 1.040, inciso II, do CPC/2015.

É de se ver que, no caso do julgado acima apresentado, houve o juízo de retratação do STJ, de modo que o Tribunal até antes do julgamento do STF possuía entendimento oposto, pela aplicabilidade do CDC em detrimento das normas aéreas dispostas em tratados internacionais. Contudo, embora a jurisprudência brasileira já tenha sido favorável as indenizações regidas pelo CDC, a partir de agora deverão seguir as regras internacionais, baseando-se principalmente na argumentação de respeitar os acordos firmados pela União, quando envolve o princípio da reciprocidade, observando que, para a solução do conflito, será preciso analisar os critérios de cronologia, por exemplo.

Assim, com a decisão do STF, pela aplicação da Convenção de Varsóvia e Convenção de Montreal, toda bagagem extraviada em voos internacionais deverá ser indenizada pelas companhias aéreas, porém haverá um teto máximo a ser restituído ao consumidor (BRASIL, 2017a; BRASIL, 2017b), como um limitador da responsabilidade civil do transportador.

Nessa perspectiva, a atual jurisprudência do STF mostra-se favorável às empresas que atuam neste ramo internacional, abrindo margem para limitação e possibilitando a ocorrência de maiores prejuízos judiciais que ocorrem diariamente em aeroportos (GOMES; FONSECA, 2018).

Por outro lado, aos consumidores não haverá impedimento total de ressarcimento de prejuízos com extravio de bagagens em viagens aéreas internacionais, mas eles deverão se atentar ao teto de bagagens para danos materiais.

Mais especificamente, segundo leitura do art. 22, I, da Convenção de Montreal, o passageiro terá direito a até **1.000** Direitos Especiais de Saque (DES) em casos de problemas com a bagagem, o que atualmente correspondem à R\$ 7.051,64 (BRASIL, 2006):

Artigo 22 – Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

2. No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, a menos que o passageiro haja feito ao transportador, ao entregar-lhe a bagagem registrada, uma declaração especial de valor da entrega desta no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma soma que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

3. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

[...]

É de se ver que a Convenção de Montreal desvinculou a quantia a ser indenizada tendo como parâmetro o peso da bagagem, fixando limite de mil Direitos Especiais de Saques⁴, a não ser que o passageiro haja feito com o transportador, ao entregar-lhe a bagagem registrada, uma Declaração Especial de valor da entrega desta no lugar de destino, sendo necessário pagar uma quantia suplementar, se for cabível (DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS, 2020). 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, conforme art. 22, II (BRASIL, 2006).

De qualquer modo, é de se ressaltar que a aplicação dos tratados internacionais, conforme destacado pela jurisprudência atual, apenas é cabível em caso de dano material, e não de dano moral, conforme será apresentado.

É cristalino dizer que um apanhado de falhas na prestação de serviço de transporte aéreo, assim como atrasos, extravios, e omissão no suporte técnico presumam não apenas o Dano Material ao consumidor, mas como também um Dano Moral.

Ocorre que o termo “dano” constante nos artigos da Convenção de Varsóvia e de Montreal, não é em nenhum momento especificado a fundo, sem definir seu alcance. É de se notar, ainda, que na época de realização das convenções internacionais, sobretudo a Convenção de Varsóvia, de 1929, não havia a diferenciação entre dano material e dano moral tal qual conhecemos hoje (BRASIL, 2020). Então entra a indagação: o extravio de bagagem, alcançaria também os danos extrapatrimoniais?

Deste modo, novamente teve de se manifestar os Tribunais Brasileiros a respeito, sendo que até o presente momento há entendimento do STJ a respeito, no Recurso Especial (REsp) 1.842.066-RS, pela prevalência, nestes casos, do CDC aos danos morais (BRASIL, 2020. Grifou-se):

⁴ O que seriam os Direitos Especiais de Saque? Trata-se de uma unidade monetária mundialmente aceita e definida pela Convenção de Montreal como a moeda base para compensação de prejuízos causados pelas Companhias Aéreas aos passageiros. A cotação do Direito Especial de Saque pode variar conforme o dia pois o seu valor é composto por 5 moedas internacionais em diferentes proporções. Sempre que a Companhia Aérea for lhe reembolsar utilizando como base o DES o seu valor precisa ser convertido para a moeda local. (RESOLVEVOO, 2021).

As indenizações por danos morais decorrentes de extravio de bagagem e de atraso de voo internacional **não estão submetidas à tarifação prevista na Convenção de Montreal, devendo-se observar, nesses casos, a efetiva reparação do consumidor preceituada pelo CDC.**

Visto isso, é passível o acesso àqueles consumidores/passageiros que se sentirem no dever de recorrer as injustiças e danos morais e emocionais, acarretados pela falha ou até negligência da empresa aérea, de pleitearem indenização moral sem tarifação e com aplicação da legislação do CDC e Código Civil.

Na prática, o transportador aéreo nos voos nacionais, assim como nos voos internacionais, ao aceitar a bagagem do passageiro deverá entregar para ele um comprovante, chamado de nota de bagagem, o que faz configurar a responsabilidade do mesmo mediante as bagagens dos passageiros, sendo que essa responsabilidade só termina quando a bagagem é entregue ao passageiro, conforme resoluções aeroviárias. Neste sentido, a resolução 400/2016 da ANAC regulamenta (ANAC, 2016):

CAPÍTULO III DAS OBRIGAÇÕES POSTERIORES À EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Art. 32. O recebimento da bagagem despachada, sem protesto por parte do passageiro, constituirá presunção de que foi entregue em bom estado.

§ 1º Constatado o extravio da bagagem, o passageiro deverá, de imediato, realizar o protesto junto ao transportador.

§ 2º O transportador deverá restituir a bagagem extraviada, no local indicado pelo passageiro, observando os seguintes prazos:

I - em até 7 (sete) dias, no caso de voo doméstico; ou I

I - em até 21 (vinte e um) dias, no caso do voo internacional.

§ 3º Caso a bagagem não seja localizada nos prazos dispostos no § 2º deste artigo, o transportador deverá indenizar o passageiro em até 7 (sete) dias.

§ 4º Nos casos em que o passageiro constate a violação do conteúdo da bagagem ou sua avaria, deverá realizar o protesto junto ao transportador em até 7 (sete) dias do seu recebimento.

§ 5º O transportador deverá, no prazo de 7 (sete) dias contados da data do protesto, adotar uma das seguintes providências, conforme o caso: I - reparar a avaria, quando possível; II - substituir a bagagem avariada por outra equivalente; III - indenizar o passageiro no caso de violação.

Em situações de danos morais por extravio de bagagens deve o consumidor buscar as companhias aéreas responsáveis. Não havendo solução na esfera administrativa, aquele que se sentir lesado pode buscar a reparação de danos via ação judicial, amparados pelo Código de Defesa do Consumidor, mais especificamente pelo contido no art. 6º, VI, que prevê que “são direitos básicos do consumidor a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais,

individuais, coletivos e difusos”, ou seja, aquele que tiver seu direito violado pode pleitear a reparação, independentemente de culpa do agente causador. Do mesmo modo, para indenização por danos materiais, a esfera administrativa é indicada para solucionar problemas e, caso haja negativa ou insuficiência, poderá a parte valer-se da via judicial, com base na Convenção de Montreal, artigo 22 e incisos.

Neste último caso (de danos materiais), é de se atentar que o prazo para ajuizar a ação de indenização é de dois anos (e não de cinco anos, como está previsto no art. 27 do CDC), consoante art. 35, 1, da Convenção de Montreal (BRASIL, 2006) e art. 29, 1, da Convenção de Varsóvia (BRASIL, 1931). O início da contagem do prazo de dois anos ocorre a partir da chegada ao destino ou no dia em que a aeronave deveria ter chegado ou da interrupção do transporte.

Conforme nota-se, são variadas as questões que envolvem viagens aéreas internacionais e as situações de extravio de bagagens, sendo recomendável ao consumidor procurar sempre uma resposta jurídica confiável para basear suas decisões.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo estuda o conflito existente entre as normas internacionais e o ordenamento jurídico brasileiro a respeito das indenizações decorrentes do transporte aéreo internacional que envolvam contrato de consumo e que estejam relacionados a casos de extravio de bagagens, bem como explicita a jurisprudência brasileira atual a respeito do tema.

Mais especificamente, procurou-se responder: em caso de extravio de bagagens decorrentes de voos aéreos internacionais, são aplicáveis os Tratados Internacionais (Convenções de Varsóvia e de Montreal) ou o Código de Defesa do Consumidor (CDC)?

Face a todo o apresentado, há duas respostas possíveis para tal questionamento, a depender do tipo de dano: dano material ou dano moral. Isso porque, segundo o mais recente entendimento do Supremo Tribunal Federal (STF), no caso de danos materiais seria cabível a aplicação dos Tratados Internacionais e não do CDC. Este entendimento é acolhido pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) na

atualidade. Por outro lado, em se tratando de dano moral, não regulado pelas Convenções de Varsóvia e de Montreal, vai ser aplicado o CDC.

Para se chegar nesta resposta, foi necessário apresentar, preliminarmente, as noções gerais sobre responsabilidade civil e a responsabilidade civil nas relações de consumo, importantes para compreensão de que o transportador aéreo possui responsabilidade em caso de extravio de bagagens, independentemente da comprovação de culpa.

Após, em tópico seguinte, adentrou-se na análise das viagens aéreas internacionais e as normas presentes no ordenamento jurídico brasileiro. Por fim, viu-se que o tratamento normativo existente é dissonante entre si, com Tratados Internacionais acolhidos pelo Brasil e que limitam a responsabilidade do transportador, ao passo que o CDC possui como base o princípio da reparação integral, o que exigiu posicionamento da jurisprudência a respeito.

O Supremo Tribunal Federal (STF) entendeu, em variados julgados de 2017, que às situações envolvendo extravio de bagagens em viagens aéreas internacionais seriam aplicáveis os Tratados Internacionais (Convenções de Varsóvia e de Montreal), que culminam por limitar os valores indenizatórios em prol do transportador aéreo. Esse entendimento considera o artigo 178 da Constituição Brasileira, bem como anota que o conflito entre as normas não pode ser resolvido pela hierarquia, já que tanto os tratados internacionais quanto o CDC possuem força de lei ordinária. Foi aplicado o critério da especialidade.

De outro lado, em relação aos danos morais, viu-se que os Tratados Internacionais não delimitam sobre o assunto, cabendo aplicação do CDC para fins de indenização extrapatrimonial, conforme entendimento recente do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

Assim sendo, em análise às variadas normas, verificou-se que tais normas possuem tratamentos distintos, já que os tratados internacionais limitam a responsabilidade do transportador aéreo, ao passo que o CDC acolhe o princípio da reparabilidade integral, além de outras distinções de ordem prática, como prazo para ação, etc.

O trabalho não pretendeu esgotar o assunto, mas apenas elucidar tema de grande complexidade jurídica, por envolver normas variadas. Espera-se que este

artigo sirva como base para aclarar questões práticas de aplicação dessas normas e que possa servir para futuros estudos a respeito do assunto.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016**. Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2017-0434.pdf. Acesso em: 10 maio 2022.

BRASIL. [Código Civil]. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Brasília, DF, 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406compilada.htm. Acesso em: 30 abr. 2022.

BRASIL. [Código de Defesa do Consumidor]. **Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília, DF, 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: 15 abr. 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 mar. 2022

BRASIL. **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. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto/1930-1949/D20704.htm. Acesso em: 24 abr. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm. Acesso em: 25 abr. 2022.

BRASIL. Distrito Federal e Territórios, Tribunal de Justiça. **Exigência de declaração prévia do conteúdo da bagagem despachada – voo nacional**. 2013. Última modificação: 28 maio 2020. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/consultas/jurisprudencia/jurisprudencia-em-temas/cdc-na-visao-do-tjdft-1/prestacao-de-servico-de-transporte-aereo-parte-i-1/prova-do-dano-2013-exigencia-de-declaracao-previa>. Acesso em: 08 maio 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (3. Turma). Recurso Especial 673.048/RS. Relator: Ministro Marco Aurélio Bellizze. Brasília, julgado em 08 maio 2018, **Diário da Justiça eletrônico**, 18 maio 2018.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (3. Turma). **Recurso Especial 1.842.066-RS**. Relator: Ministro Moura Ribeiro, julgado em 09 jun. 2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Plenário). **Agravo em Recurso Extraordinário 766.618**. Relator: Ministro. Roberto Barroso, julgado em 25 maio Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4450343>. Acesso em: 20 maio 2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Plenário). **Recurso Extraordinário 636.331/RJ**. Relator Ministro Gilmar Mendes, Julgamento em: 25 maio 2017, 2017b. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14028416>. Acesso em 27 maio 2022.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. 14. Rio de Janeiro: Atlas, 2020.

ESTRELA, E. Malas extraviadas. **Aviação em Revista**, São Paulo, n 695, p. 63, ago. 2008.

GAGLIANO, Pablo Stolze. **Novo curso de direito civil, v. 3: responsabilidade civil**. 19.ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2021.

GOMES, Eduardo Biacchi; FONSECA, G. R. relações de consumo e o transporte aéreo: a posição do supremo tribunal federal quanto as antinomias constitucionais. **Revista de Direito do Consumidor**, v. 118, p. 19-46, 2018.

MELO, Nehemias Domingos de. **Lições de direito civil, vol. 2: obrigações e responsabilidade civil**. 4.ed. Araçariquama: Rumo Legal, 2018.

RESOLVEVOO. **Declaração Especial de Valor**: Tudo o que você precisa saber pra proteger a sua bagagem. 21 abr. 2021. Disponível em: <https://resolvevoo.com.br/declaracao-especial-de-valor/#:~:text=O%20passageiro%20dever%C3%A1%20se%20dirigir,m%C3%A1ximo%20da%20responsabilidade%20da%20transportadora>. Acesso em: 16 maio 2022.

TARTUCE, Flávio. **Extravio de bagagem**: STF entende que Tratados Internacionais prevalecem sobre o CDC. 2017. Disponível em: <https://flaviotartuce.jusbrasil.com.br/noticias/462947479/extravio-de-bagagem-stf-entende-que-tratados-internacionais-prevalecem-sobre-o-cdc#:~:text=Inicialmente%2C%20nos%20casos%20de%20extravio,cinco%20previstos%20na%20norma%20consumerista>. Acesso em: 01 mar. 2022.