

REVISTA JURÍDICA DA UEMG

inovajur

TECNOLOGIA . INFORMAÇÃO . INOVAÇÃO

POR DANOS MATERIAIS
CAUSADOS EM BAGAGENS
DE PASSAGEIROS DE
TRANSPORTADOR AÉREO
INTERNACIONAL: A
RESPONSABILIDADE CIVIL É
REGIDA PELA CONVENÇÃO
DE MONTREAL OU PELO
CÓDIGO DE DIREITO DO
CONSUMIDOR?

JULHO/DEZEMBRO
2022

REVISTA JURÍDICA DA UEMG
inova jur
TECNOLOGIA. INFORMAÇÃO. INOVAÇÃO

PRIMEIRO
VOLUME

1

UNIDADES
FRUTAL
PASSOS
ITUIUTABA
DIAMANTINA



**INOVA JUR - REVISTA JURÍDICA DA
UEMG**

**AGRADO EM RECURSO
EXTRAORDINÁRIO N. 843.989/PR:
ANÁLISE SOBRE A (IR)RETROATIVIDADE
DAS ALTERAÇÕES PROMOVIDAS
PELA LEI N.14.230/2021 NA LEI DE
IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA**

VOLUME 1, N° 2

EDITORES-CHEFES

**Cristiano Tolentino Pires
João Hagenbeck Parizzi
Thalles Ricardo Alciati Valim
Vanessa de Castro Rosa**

**UNIVERSIDADE DO ESTADO
DE MINAS GERAIS**

REITORA **Lavínia Rosa Rodrigues**

VICE-REITOR **Thiago Torres Costa
Pereira**

CHEFE DE GABINETE **Raoni Bonato
da Rocha**

PRÓ-REITORA DE ENSINO **Michelle G.
Rodrigues**

PRÓ-REITOR DE EXTENSÃO **Moacyr
Laterza Filho**

**PRÓ-REITORA DE PESQUISA E DE
PÓS-GRADUAÇÃO** **Vanesca Korasaki**

**PRÓ-REITORA DE PLANEJAMENTO,
GESTÃO E FINANÇAS** **Silvia Cunha
Capanema**

PROJETO GRÁFICO/VOLUME I **Thuany T.
da Silva Gomes**

POR DANOS MATERIAIS CAUSADOS EM BAGAGENS DE PASSAGEIROS DE TRANSPORTADOR AÉREO INTERNACIONAL: A RESPONSABILIDADE CIVIL É REGIDA PELA CONVENÇÃO DE MONTREAL OU PELO CÓDIGO DE DIREITO DO CONSUMIDOR?

FOR PROPERTY DAMAGE CAUSED IN INTERNATIONAL AIR CARRIER PASSENGER BAGGAGE: IS CIVIL LIABILITY GOVERNED BY THE MONTREAL CONVENTION OR THE CONSUMER LAW CODE?

Volume 1, nº 2
Jul./Dez. 2022



RESUMO (PT):

Recebido: 24/11/2022

ACEITO: 03/01/2023

Publicado: 31/03/2023

A responsabilidade civil, conhecida como ilícito civil, estabelece a obrigação jurídica de reparar um dano, de responder alguém pelos seus atos ou pelos atos de terceiro, em detrimento da lei. Objetiva-se abordar a responsabilidade civil do transportador aéreo internacional por danos materiais causados em bagagens de passageiros. Diante desse feito, apresenta-se o problema: havendo danos materiais decorrentes de extravio de bagagem sucedido em transporte internacional envolvendo consumidor, será regido pelo CDC ou pelas Convenções de Varsóvia e de Montreal? A metodologia está ancorada em pesquisa bibliográfica e uso de legislação e doutrina, bem como jurisprudência dos Tribunais brasileiros e tratados internacionais. Para dar conta da temática proposta, faz-se uma reflexão, de modo a conjugar diferentes fontes de saber: Gonçalves, (1995); Gagliano, (2011); Jurisprudência do STF (2017); Jurisprudência do STJ (2018); CF (1988); MAZZUOLI, (2016); CDC (1990); entre outros. Foi possível perceber neste estudo que, nos termos Constitucionais e Legais, as normativas dos tratados internacionais aduzem a responsabilidade das transportadoras, ensejando extravio de bagagem de passageiros, notadamente as Convenções de Varsóvia e Montreal se sobressaem em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

PALAVRAS-CHAVE:

Responsabilidade Civil. Transporte Aéreo Internacional. Extravio de bagagem de passageiro; Convenções de Montreal. Indenização.

ABSTRACT (EN):

Civil liability, known as civil tort, arises from the legal obligation to repair damage, to answer someone for their acts or for the acts of a third party, to the detriment of the law. The aim is to address the Civil Liability of the International Air Carrier for material damage caused to passenger luggage. In view of this fact, the problem arises: if there is material damage resulting from lost luggage in international transport involving a consumer, will it be governed by the CDC or by the Warsaw and Montreal Conventions? The methodology will be a bibliographical research and use of legislation and doctrine, as well as jurisprudence of Brazilian Courts and international treaties. To deal with the proposed theme, a reflection is made which combines sources of knowledge, with: Gonçalves, (1995); Gagliano, (2011); Jurisprudence of the STF (2017); STJ case law (2018); CF (1988); MAZZUOLI, (2016); CDC (1990); between others. Therefore, in Constitutional and Legal terms, the norms of international treaties adduce the responsibility of carriers resulting in the loss of passenger luggage, notably the Warsaw and Montreal Conventions, stands out in relation to the Consumer Protection Code.

KEYWORDS:

Tort law. International Air Transport;Loss of passenger luggage. Montreal Conventions. Indemnity.

Maria Bernadete de Sousa Carvalho Monte

Mestra em Ciências das Religiões pela Faculdade Unida de Vitória/ES. Possui Graduação em Direito pela Christus Faculdade do Piauí-CHRISFAPI. Pós Graduação em Gestão Pública Municipal pela Universidade Estadual do Piauí-UESPI. Graduação em Normal Superior pela Universidade Estadual do Piauí-UESPI. Pós Graduação em Supervisão Escolar pela Universidade Cândido Mendes-UCAM. Atualmente é Advogada escrita na Ordem dos Advogados do Brasil nº 13932. Professora -Secretaria Estadual de Educação do Piauí e Prefeitura Municipal de Piracuruca. Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Ciências Sociais Aplicadas.

Anne Heracléia de Brito e Silva

Doutoranda em Ensino pela UNIVATES; Mestra em Gestão Pública pela FEAD; Psicóloga do Educandário Cristo e da SEDUC de Piripiri/Pi; Coordenadora do Projeto "Acredite em Você" na CHRISFAPI; Docente na CHRISFAPI e na FIED; Acadêmica do Curso Bacharelado em Direito pela CHRISFAPI; Bolsista do PROSUC/CAPES.

Introdução

O objetivo desta pesquisa é averiguar a problemática da Responsabilidade Civil^[1] do transportador aéreo internacional^[2] por danos materiais causados em bagagens^[3] de passageiros. Para isso, o artigo tratará de definir o conceito de responsabilidade civil, especialmente na ocorrência do transporte aéreo internacional, bem como a aplicação da Convenção de Montreal^[4] e o emprego do Código de Defesa do Consumidor.^[5]

A pesquisa também visa elucidar a problemática existente entre o Código brasileiro de Defesa do Consumidor e a Convenção de Varsóvia, em caso de constatação dos danos materiais decorrentes de extravio de bagagem ocorrido em transporte internacional.

Como é sabido, o transporte aéreo internacional é regido por tratados internacionais, principalmente, a Convenção de Varsóvia, a qual entra em conflito com o CDC brasileiro no que se refere a valores de indenização, visto que o Código de Defesa do Consumidor determina a reparação integral do dano.

A Metodologia ancora-se em pesquisa bibliográfica e uso de legislação e de doutrina jurídica apropriada para definir a Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo Internacional, bem como o uso de jurisprudência dos Tribunais brasileiros e tratados internacionais. Nesta pesquisa busca-se: a) elucidar o Conflito entre dois Planos Legais: Convenções Internacionais e o Código de Defesa do Consumidor, embasando-se em Gonçalves (1995) e Gagliano (2011); b) expor os Conflitos entre três Diplomas Legais: o Código de Defesa do Consumidor e as Convenções de Varsóvia e de Montreal, a luz da Jurisprudência do STF (2017) e da Jurisprudência do STJ (2018); c) enunciar os Status Normativos dos Tratados Internalizados no Ordenamento Jurídico Brasileiro: CDC - Norma Geral (Lei ordinária) versus Convenções de Varsóvia e de Montreal - Norma Especial (Status de Lei ordinária), com fundamento na Constituição Federal de 1988 e em MAZZUOLI (2016), d) utilizar os Critérios para Resolver esta Antinomia dos diplomas legais em conformidade com legislação nacional vigente, em especial, o Código de Defesa do Consumidor (1990).

Portanto, a temática proposta é bastante oportuna e de suma importância, uma vez que o transporte aéreo internacional é realizado diariamente por milhares de brasileiros, sendo recorrentes os problemas relacionados a essa modalidade de transporte. Ademais, o estudo também pode ser considerado relevante, uma vez que se identificou vasta literatura sobre o tema, que servirá de embasamento ao trabalho, assim como farta jurisprudência abordando o tema.

1 DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO INTERNACIONAL POR DANOS MATERIAIS CAUSADOS EM BAGAGENS DE PASSAGEIROS

A Responsabilidade Civil é um instituto dinâmico e flexivo que vive em constante transformação para atender às necessidades oriundas de condutas humanas expostas dentro do ordenamento jurídico, que emergem da sociedade. Cavalieri Filho (2012, p. 325) e Venosa (2012, p. 167-168) afirmam que “a responsabilidade civil do transportador é sempre tripartite”, pois pode ser analisada em relação ao passageiro e à sua bagagem, em relação aos seus empregados e em relação a terceiros. Assim, a responsabilidade pelos danos causados aos passageiros e/ou suas bagagens é contratual, pois decorre do negócio jurídico firmado entre as partes.

É importante destacar que a Bagagem do Passageiro, de acordo com Gonçalves (1995, p. 287), “apesar de ser considerada coisa, não está no âmbito do contrato de transporte de coisas, mas sim no de transporte de pessoas”. O autor ainda afirma que o transporte de bagagem é acessório do contrato de pessoa. Diante disso, o viajante, ao contratar o transporte, pagando o bilhete de passagem, adquirirá o direito de transportar sua bagagem consigo, e o condutor assumirá a obrigação de fazer esse transporte. Porém, se houver excesso de peso, o passageiro pagará o transporte de sua bagagem em conformidade com o tamanho ou volume.

Diante do exposto, faz-se necessário esclarecer que Bagagem do Passageiro, de acordo com o texto da Convenção de Montreal (art. 17, nº 4), abarca as bagagens registradas e não registradas. Cumpre ressaltar a interpretação do art. 17, nº 2 que dispõe que:

[...] O transportador é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda da bagagem registrada, no caso em que a destruição, perda, haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador. Entretanto, o transportador não será responsável na medida em que o dano se deva à natureza, a um defeito ou a um vício próprio da bagagem. [...] No caso da bagagem não registrada, incluindo os objetos pessoais, o transportador é responsável, se o dano se deve a sua culpa ou a de seus prepostos. (BRASIL, 1999, n. p.).

Logo, observa-se que o legislador cominou espécies de possíveis danos à bagagem para o provável enquadramento na responsabilidade do transportador, ou seja, a destruição, que na definição de Stoco (2011, p. 432) “é o aniquilamento e o extermínio do bem/coisa por qualquer meio físico, reduzindo-o a nada e tornando-o completamente imprestável ao fim que se destinava”.

Segundo Cavalcante (2002, p. 158) "a indenização para Contratos de transporte internacionais deve se pautar no peso correspondente a Bagagem, cabendo o ônus da prova do seu conteúdo à transportadora". Já os Contratos de transporte doméstico se pautam na quantidade de passageiros e, em caso de declaração especial de valor, o transportador fica responsável em relação ao que foi declarado mediante pagamento de taxa suplementar por parte do passageiro.

Entretanto, as condutas humanas que venham a causar um dano material ou imaterial são, grosso modo, cometidas por meio de ação caracterizada por um fazer, ou seja, por um movimento corpóreo comissivo, uma ação espontânea que causa prejuízo a alguém mediante dano ou lesão.

Diante desse dano, o responsável responde pelos seus atos. Nesse sentido, é imperioso trazer o posicionamento de Cavalieri Filho (2008, p. 2) a respeito do princípio geral da Responsabilidade Civil, que conceitua como "todo aquele que violar um dever jurídico através de um ato lícito ou ilícito, tem o dever de reparar". Assim posto, todos os cidadãos têm o dever jurídico de não causar danos, nem prejuízos, a outrem. Ao violar esse dever jurídico, passa-se a ter o dever de reparar o dano que foi causado. Nesse sentido, o Código Civil, nos arts. 186 e 927, dispõe que:

[...] Aquele que por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral comete ato ilícito e [...] aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo, (GONÇALVES, 2007, p. 13,14).

Logo, a conduta humana que violar direitos e causar danos a terceiros constitui-se como ato ilícito, de modo que esse tipo de ato está em discordância com o ordenamento jurídico brasileiro. Nessa direção, causa efeitos que, em conformidade com as normas legais, resultam na obrigação de reparar o dano.

Em relação a esse dano causado a terceiro e que tenha instigado a diminuição do bem jurídico da vítima, deve haver reparação. Ou seja, existe a obrigação de indenização, que pode ser material, quando o dano é causado diretamente a vítima ou ao seu patrimônio, ou ainda pode ser imaterial, quando é causado a personalidade, honra, imagem, liberdade entre outros.

O dano material "é todo dano causado a0o bem jurídico de valor econômico, pode ser uma agressão diretamente a vítima, e que venha causar despesas médicas e tratamentos ou uma avalia/diminuição a um bem que faz parte do patrimônio da vítima" (RAMOS, 2015).

Entendem-se, como uma das espécies de dano material, os danos emergentes, que denotam o valor direto da reparação, restituindo a vítima tanto ao estado quanto à situação em que ela se encontrava antes do dano sofrido. Exemplo disso é o caso em que a vítima perde o seu patrimônio ou parte dele, mediante um acidente de trânsito com perda total do veículo, ou seja, quando um terceiro comete dano a outrem, está obrigado a repará-lo, e se dá quando o agente causador do dano indeniza a título de danos emergentes (CAVALIERI FILHO, 2008, p. 72).

No entanto, o dano imaterial “não está ligado ao patrimônio da vítima, mas sim a todos os direitos de alguém que atingiu a personalidade como a honra, a imagem, a liberdade, no dizer do dispositivo constitucional art. 5º, V e X” (RAMOS, 2015). Gagliano (2011, p. 86) explica que se trata de “um dano ou lesão cujo conteúdo/contexto não é pecuniário, pois não está relacionado ao patrimônio da vítima, mas se estende a vítima”, ou seja, a exposição negativa de sua imagem e honra, perante a sociedade e os impactos sobre sua vida.

Outrossim, para se imputar a responsabilidade a terceiro, faz-se necessário averiguar se há nexo causal, ou seja, se a conduta praticada pelo agente infrator está relacionada com o dano que a vítima sofreu. Assim sendo, o agente causador responde pelo dano que acarretou a vítima, tendo que indenizá-la, seja por dano material, seja por imaterial. Todavia, é importante que se esclareça que nem todo ato danoso será ilícito, como também nem todo ato ilícito será danoso. Existem alguns casos onde haverá a excludente de responsabilidade, situações imprevisíveis, em conformidade com a lei, que afastam qualquer responsabilidade, e, por conseguinte, o dever de reparar um dano, caso este tenha surgido.

Essas situações estão elencadas no Código Civil, art. 188, que afirma “[...] haver alguns atos/fatos que não constituem atos ilícitos”, como “os atos praticados em legítima defesa ou no exercício regular de um direito, a deterioração ou destruição da coisa alheia, ou a lesão a pessoa, a fim de remover perigo iminente”. Ou seja, tais atos, ainda que causem danos, não possuem natureza indenizatória. São ações permitidas por lei e, assim, são tidas como lícitas.

2 CONFLITO ENTRE TRÊS DIPLOMAS LEGAIS: CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR (Código de Defesa do Consumidor) E CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL

Diante de um conflito entre três diplomas legais, ou seja, o Código de Defesa do Consumidor (lei interna brasileira) e Convenções de Varsóvia e Montreal (preceito originariamente internacional) será aplicada a normatização legal que condiz com o caso concreto. Ou seja, para que haja aplicabilidade da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional por danos materiais causados através de destruição das bagagens de passageiros, é necessário analisar os três diplomas em destaque:

- O Código de Defesa do Consumidor (CDC) garante ao consumidor o princípio da reparação integral do dano efetivado; O risco de perda ou extravio de bagagem é inerente ao contrato de transporte aéreo, baseando-se na teoria do risco. Consequentemente, o eventual extravio de bagagens de passageiros em transporte aéreo será responsabilidade objetiva da empresa contratada. Assim, existe a questão relativa ao bom emprego do Código de Defesa do Consumidor, aplicando-se a responsabilidade objetiva relativa ao fornecimento de quaisquer serviços. Ou seja, o transportador deve responder por prejuízos causados a terceiros, independentemente da existência de culpa, entendimento esse que está exposto no artigo 14, do CDC.
- As Convenções de Varsóvia e Montreal determinam um tarifamento da indenização, em caso de transporte aéreo internacional. Ambas são fruto de legislação internacional, são normativas especiais em relação ao CDC, pois elas contemplam modalidade especial de contrato de transporte aéreo internacional de passageiros, em que, no caso de eventual extravio de bagagem, os passageiros têm direito à indenização por danos materiais decorrentes de extravio/perda de bagagem.

Assim, a antinomia, ou seja, a contradição real ou aparente entre leis, está estabelecida entre o art. 14 do CDC, o qual afirma que o fornecedor do serviço tem o dever de reparar os danos causados, e o art. 22 da Convenção de Varsóvia, que define um limite máximo para o valor a ser indenizado pelo transportador, a título de reparação por danos a bagagens.

A Carta Magna, por meio do art. 178, leva ao entendimento de que as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência sobre o Código de Defesa do Consumidor.

Em conformidade com a CF de 1988, é possível encontrar decisões jurisprudenciais que sigam esse entendimento sobre o conflito das normas legais:

STF. Plenário. RE 636331/RJ, Rel. Min. Gilmar Mendes e ARE 766618/SP, Rel. Min. Roberto Barroso, julgados em 25/05/2017 (Repercussão Geral – Tema 210) (Info 866). [...] Para fins da sistemática da repercussão geral, proponho a seguinte tese: É aplicável o limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais, (Brasil, 2017).

STJ. 3ª Turma. REsp 673.048-RS, Rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, julgado em 08/05/2018 (Info 626). [...] O STJ também segue o entendimento do STF: diz que é possível a limitação, por legislação internacional especial, do direito do passageiro à indenização por danos materiais decorrentes de extravio de bagagem, (Brasil, 2018).

Não obstante isso, deve-se observar que as referidas convenções não tratam sobre direitos humanos, tendo sido internalizadas pelo processo tradicional. Dessarte, é imperioso destacar o posicionamento das Convenções de Varsóvia e Montreal no direito interno brasileiro, pois elas têm força de lei ordinária, semelhante ao CDC. Logo, deve-se atentar e pontuar os critérios tradicionais de resolução de antinomias entre normas que se equivalem, ou seja, de mesmo grau.

Constata-se que o Código de Defesa do Consumidor aborda as relações de consumo em geral, tendo sido criado em 1991. Entretanto, as Convenções de Varsóvia e Montreal versam especificamente sobre relações de consumo, no que concerne ao assunto de viagens aéreas internacionais, e o documento atual sofreu alteração, passando a vigorar no Brasil a partir de 1998. Assim, os tratados internacionais constituem normas especiais, além de terem sido promulgados posteriormente. Desse modo, os tratados devem prevalecer no referido caso concreto.

D10

4 STATUS NORMATIVOS DOS TRATADOS INTERNALIZADOS NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO: CDC - NORMA GERAL X CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL - NORMA ESPECIAL

Faz-se necessária uma apreciação sobre a exigibilidade e vigência dos tratados internacionais dentro do ordenamento jurídico brasileiro. Nessa direção, busca-se o fundamento jurídico sobre o conflito da norma entre o Código de Defesa do Consumidor e as Convenções de Varsóvia e de Montreal. Diante desse feito, pretende-se identificar como os tratados analisados foram internalizados no ordenamento jurídico e, posteriormente, buscar-se-á confrontá-los com o CDC, que é uma espécie de lei ordinária.

A título de conhecimento, é sabido que, atualmente, os tratados podem ingressar no sistema jurídico brasileiro através de três níveis hierárquicos diferentes: (a) norma com status constitucional; (b) norma com status supralegal; (c) norma com status legal (lei ordinária).

a - Status constitucional: através do disposto na Constituição Federal, os tratados sobre direitos humanos aprovados pelo Congresso Nacional em processo legislativo idêntico ao das emendas constitucionais possuirão o status de norma constitucional. É o que prevê o art. 5º, § 3º da CF/88: [...] § 3º. Os tratados e convenções internacionais relacionados a direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais (BRASIL, 1988, n. p.).

b- Status supralegal: De acordo com o entendimento do Supremo Tribunal Federal (STF), os tratados sobre direitos humanos aprovados pelo Congresso Nacional por maioria simples, presente a maioria absoluta, possuirão status supralegal, ou seja, abaixo da Constituição, mas acima das leis ordinárias. Esse entendimento é oriundo de precedente firmado pelo STF sobre o Pacto de San José da Costa Rica, que dispõe sobre direitos humanos e que, dentre suas cláusulas, proíbe a prisão civil por dívidas, mas que não havia sido internalizado pelo procedimento das emendas constitucionais. A visão da supralegalidade encontra amparo em vários dispositivos constitucionais da CF/88, tais como os arts. 4º, 5º, §§ 2º, 3º e 4º (BRASIL, 1988).

c- Status de lei ordinária: nesse nível, encontram-se os tratados que não versam sobre direitos humanos, quando integrados ao ordenamento jurídico brasileiro. Esses adquirem o status de lei ordinária. Trata-se de entendimento seguido pela jurisprudência brasileira desde 1977, através do julgamento do RE 80.004/SE pelo STF, conforme Mazzuoli (2016, p. 398):

[...] havendo conflito entre tratado e lei interna, a solução é encontrada aplicando-se o critério da *lex posterior derogat priori*. Desde 1977, vigora na jurisprudência do STF esse último sistema, em que o tratado, uma vez formalizado, passa a ter força de lei ordinária, podendo, por isso, revogar as disposições em contrário, ou ser revogado (perder eficácia) diante de lei posterior.

O Brasil, de acordo com o autor supracitado, abraça o sistema do *treaty override*, tratando-se de construção da jurisprudência brasileira motivada pelo silêncio do legislador constituinte. Assim, a jurisprudência do STF tem adotado a possibilidade do *treaty override* no Direito pátrio, entendendo ser possível a superação de um tratado em virtude da edição de lei posterior. O chamado *treaty override* diz respeito a revogação de tratado expressa ou tacitamente por lei posterior incompatível e ainda hoje encontra amparo na jurisprudência da Suprema Corte.

Assim sendo, diante da situação posta, normalmente se aplicam as regras entre leis em colisão:

1. A norma posterior derroga norma anterior descrita na máxima "*lex posterior derogat priori*".
2. A norma especial derroga norma geral descrita na máxima "*lex specialis derogat generalis*".
3. A norma geral posterior não derroga norma especial anterior descrita na máxima "*lex generalis non derogat lege speciali priori*".

Partindo desse entendimento, constata-se que o CDC trata sobre relações de consumo em geral. Entretanto, as Convenções de Varsóvia e Montreal versam especificamente sobre relações de consumo no bojo de viagens aéreas internacionais, e o texto atual passou a vigorar no Brasil a partir de 1998. Portanto, diante desses apontamentos, os tratados internacionais compõem normas especiais, além de posteriores. Nessa direção, os tratados devem prevalecer, pois se sobrepõem as demais normas.

5 CRITÉRIOS PARA RESOLVER A ANTINOMIA ENTRE OS DIPLOMAS LEGAIS

D12

MONTE, Maria Bernadete de Sousa Carvalho; SILVA, Anne Heracléia de Brito e. Por danos materiais causados em bagagens de passageiros de transportador aéreo internacional: a responsabilidade civil é regida pela Convenção de Montreal ou pelo Código de Defesa do Consumidor. **Inova Jur**, Belo Horizonte, v. 1, n. 2, p. D1-D19, jul./dez. 2022.

Atualmente, vivenciam-se alguns conflitos entre os ditames do ordenamento jurídico pátrio. Diante desse dilema, os documentos legais, como o Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Varsóvia, sofrem de uma antinomia ou contradição, pois a Convenção de Varsóvia, enquanto tratado internacional comum, possui natureza de lei ordinária, seguindo o mesmo nível hierárquico que o CDC. Assim sendo, não há desnível de status entre os diplomas em comento. Diante desse feito, para solucionar alguns conflitos existentes entre essas normas, requer-se a análise dos critérios cronológico e de especialidade.

No que concerne ao critério cronológico, os acordos internacionais referidos são mais recentes do que o CDC. Isto posto, embora o Decreto 20.704 ter sido assinado em 1931, teve sucessivas modificações, algumas inclusive posteriores ao CDC.

Para além disso, a Convenção de Varsóvia e os regramentos internacionais que a modificaram são normativas especiais em relação ao CDC, pois disciplinam modalidade especial de contrato, o qual é definido como contrato de transporte aéreo internacional de passageiros. Diante dessa situação, destacam-se importantes colocações:

- 1) as Convenções de Varsóvia e de Montreal regulam apenas o transporte aéreo internacional, sendo contempladas pelo art. 178 da Constituição Federal/88. No caso de transporte aéreo nacional, há a aplicação do CDC;
- 2) as Convenções de Varsóvia e de Montreal devem ser aplicadas na hipótese de extravio de bagagem, como também em outras demandas envolvendo o transporte aéreo internacional;
- 3) as indenizações por danos morais decorrentes de extravio de bagagem em voo internacional não estão submetidas à tarifação prevista na Convenção de Montreal, devendo-se analisar, nesses casos, a efetiva reparação do consumidor disposta pelo CDC (STJ. 3^A Turma. REsp 1.842.066-RS, Rel. Min. Moura Ribeiro, julgado em 09/06/2020. Info 673).

Conforme dispositivo da Constituição Federal, o art. 178, a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreos, "[...] devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendidos o princípio da reciprocidade" (BRASIL, 1988).

Diante do dispositivo acima descrito, a Constituição Federal de 1988 definiu que, ao abordar o transporte internacional, a República Federativa do Brasil deve acompanhar as convenções internacionais regularmente internalizadas no ordenamento jurídico brasileiro. Com efeito, essa norma constitucional é de eficácia limitada, visto que se estipula que a regulamentação deverá ocorrer por intermédio de acordos internacionais.

D13

Portanto, o fato de o Brasil ser signatário das Convenções de Varsóvia e Montreal, tendo sido os mencionados tratados internalizados de forma regular em nosso ordenamento, averigua-se que esses devem ser aplicados em casos relativos a transporte aéreo internacional. Este é o entendimento consagrado no texto constitucional e que, por outro ângulo, em se tratando de viagens domésticas, será aplicado o CDC.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Preliminarmente, mediante esta pesquisa, buscou-se analisar o aspecto indenizatório relacionado à Responsabilidade Civil das companhias aéreas internacionais quando do afrontamento com fato gerador capaz de ensejar dever de reparação, seja no caso de perda, extravio de bagagem, seja pelo atraso na devolução desta.

Diante das análises realizadas no âmbito da temática responsabilidade civil, pretendeu-se aqui responder ao referido questionamento: havendo danos materiais decorrentes de extravio de bagagem sucedido em transporte internacional envolvendo consumidor, o fato será regido pelo CDC ou pelas Convenções de Varsóvia e de Montreal?

Respondendo ao questionamento proposto, a Carta magna de 1988 definiu que, em assunto de transporte internacional, devem ser aplicadas as normas atinentes aos tratados internacionais. Assim, o art. 178 estabelece que a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreos, "[...] devendo, em situação de transporte internacional, observar os acordos assinados pela União, atendido o princípio da reciprocidade".

Nesse mesmo sentido, cumpre ressaltar que a Convenção de Varsóvia foi incorporada pela Convenção de Montreal em 1975. Entretanto, a ratificação pelo decreto presidencial que formalizou a incorporação do texto no sistema jurídico pátrio somente ocorreu em 1998. Além do mais, as aludidas convenções não versam sobre direitos humanos. Logo, o texto convencional, com sua composição atual, entrou em vigor no Brasil em 1998, tendo força de lei ordinária. Sublinha-se também que as convenções citadas têm caráter de lei especial, porque regulam especificamente o transporte aéreo internacional.

D14

Com efeito, o Código de Defesa do Consumidor entrou em vigor em 1991 e rege, de forma geral, as relações de consumo em âmbito nacional. Diante do contexto fático aqui exposto, o CDC também possui o caráter de lei ordinária geral.

Seguindo os critérios de resolução de antinomias, os tratados internacionais devem prevalecer sobre o CDC, em caso que se fizer presente transporte aéreo internacional, pois nesse caso, a lei posterior deverá prevalecer sobre a lei anterior; e a lei especial, se sobrepor a lei geral.

Assim, os argumentos expostos no texto constitucional apontam que o transporte internacional deve ser regido, no Brasil, por meio de convenções internacionais das quais o país é signatário, o que robustece a tese de prevalência dos tratados internacionais em comento em relação ao Código de Defesa do Consumidor. Logo, não restam dúvidas de que, em todas as situações de transporte aéreo internacional, a Convenção de Montreal será aplicada no Brasil, mesmo que tal aplicação se faça em desacordo com o disposto na legislação consumerista.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 12 ago. 2022.

BRASIL. **Convenção de Varsóvia.** Disponível em http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/mhb_MA_18551.pdf. Acesso em: 16 ago. 2022.

BRASIL. **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. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2861.htm. Acesso em: 12 ago. 2022.

BRASIL. **Lei nº 8.078, de 11 de Setembro de 1990.** Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1990/lei-8078-11-setembro-1990-365086-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 12 ago. 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: 12 ago. 2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **RE 636331/RJ**, Rel. Min. Gilmar Mendes e ARE 766618/SP, Rel. Min. Roberto Barroso, julgados em 25/05/2017 (Repercussão Geral – Tema 210) (Info 866). Disponível em: <https://www.stf.jus.br/arquivo/informativo/documento/informativo866.htm>. Acesso em: 11 ago. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **REsp nº 673.048/RS; 2018**, 3^A Turma. Rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, julgado em 08/05/2018 (Info 626). Acesso em 11 ago. 2022.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade civil**. 10. ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2012. p. 325.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. Ed. Atlas, 2008. p.2.

CAVALCANTI, André Uchoa. **Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002. p. 158.

GONÇALVES, Carlos Roberto, **Direito Civil brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2007. p.13,14.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1995.

GAGLIANO, Pablo Stolze. **Novo curso de Direito Civil**. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 86.

PACHECO, José da Silva. **Comentários ao Código Brasileiro da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Forense, 2001. p. 211.

MAZZUOLI, Valério. **Curso de Direito Internacional Público**. 10 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

MOURA, Geraldo Bezerra de. **Transporte aéreo e responsabilidade civil**. São Paulo, Aduaneiras, 1992. p. 222.

PACHECO, José da Silva. **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Forense, 2001. p. 18.

RAMOS, Vanderlei. Responsabilidade Civil no Direito brasileiro. **Jusbrasil**, 2015. Disponível em: <https://collioniramos.jusbrasil.com.br/artigos/143305596/responsabilidade-civil-no-direito-brasileiro>. Acesso em 3 abr. 2023.

STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil: Doutrina e Jurisprudência**. 8. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil: responsabilidade civil**. 12. ed. v. 4. São Paulo: Atlas, 2012. p. 167-168.

NOTAS

[1] A Responsabilidade Civil tem previsão no Código Civil de 2002.

[2] Código Brasileiro de Aeronáutica determina as regras jurídicas relativas à aeronáutica civil no Brasil, disciplinando o espaço aéreo e seu uso, a infra-estrutura da aeronáutica, a tripulação, os serviços aéreos, o Contrato de transporte aéreo, a responsabilidade civil, as infrações e providências administrativas e os prazos extintivos. PACHECO, José da Silva.

Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica. Rio de Janeiro: Forense, 2001. p. 18.

[3] Bagagem é o conjunto de objetos que o viajante leva em malas, pacotes ou caixas para o seu uso, podendo ser bagagem de mão ou despachada (MOURA, 1992, p. 222).

[4] A Convenção Internacional de Varsóvia confunde-se, em gênero e grau, com a Convenção para Unificação de certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, tendo esta sofrido diversas alterações desde 1929 e regendo a responsabilidade das transportadoras aéreas por ferimentos ou morte de passageiros, perdas ou extravios das bagagens e de cargas. Ingressou no ordenamento jurídico brasileiro com a promulgação do decreto nº 20.704, de 27 de novembro de 1931.



