

CENTRO UNIVERSITÁRIO SÃO JOSÉ
CURSO DE DIREITO

DILERMANDO DE SOUZA BRITO
WALLACE DE SOUZA SANTOS

**INCONGRUÊNCIAS ENTRE O CÓDIGO DO CONSUMIDOR BRASI-
LEIRO E CONVENÇÕES INTERNACIONAIS: UMA ANÁLISE DA
RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE AÉREO.**

Rio de Janeiro

2020

INCONGRUÊNCIAS ENTRE O CÓDIGO DO CONSUMIDOR BRASILEIRO E CONVENÇÕES INTERNACIONAIS: UMA ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE AÉREO.

INCONGRUENCES BETWEEN THE BRAZILIAN CONSUMER CODE AND INTERNATIONAL CONVENTIONS: AN ANALYSIS OF RESPONSIBILITY IN AIR TRANSPORT.

DILERMANDO DE SOUZA BRITO

(Formação de Oficial - PMERJ e Bacharel em Direito)

WALLACE DE SOUZA SANTOS

(Formação de Oficial - PMERJ e Bacharel em Direito)

ORIENTADOR: Fábio Anderson

(Mestre em Direito)

RESUMO

Este estudo tem como objetivo mostrar que há um prejuízo ao consumidor, devido as Convenções Internacionais, o Código de Defesa do Consumidor e o posicionamento do Supremo Tribunal de Justiça no tocante as ações indenizatórias por serviços e produtos aéreos ofertados fora da qualidade prometida. O artigo teve como método a pesquisa bibliográfica e documental, que através da exploração de autores renomados sobre o assunto este texto ganhou embasamento.

Palavras-chave: CDC, Convenção Internacional, STF, Produtos e Serviços Aéreos.

ABSTRACT

This study aims to show that there is a loss to the consumer, due to the International Conventions, the Code of Defense of the Consumer and the position of the Supreme Court of Justice regarding the compensation actions for services and air products offered outside the promised quality. The article used bibliographic and documentary research as a method, which through the exploration of renowned authors on the subject, this text gained grounding.

Keywords: CDC, International Convention, STF, Air Products and Services.

INTRODUÇÃO

O tema do artigo em questão visa determinar a conjuntura e análise do cenário judicial no que tange às ações de indenização por transporte aéreo, pautando-se nas diferentes abordagens entre o que estabelece o Código de Defesa do Consumidor (CDC) brasileiro e as convenções internacionais.

Pautado na decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre Convenção de Varsóvia e sua aplicabilidade frente ao Código de Defesa do Consumidor, busca-se estabelecer os parâmetros vigentes, e, principalmente, as contradições entre os formatos em questão.

O artigo apresenta um estudo de caso com o intuito de estabelecer o que judicialmente é cabível no atual contexto nacional em termos de indenizações por serviço de transporte aéreo. Julga-se ainda interessante uma breve contextualização da regulamentação de responsabilidade civil no transporte aéreo e as incumbências determinadas a cada segmento.

A questão norteadora desta proposta de pesquisa se debruçou na análise da contradição entre o CDC, as convenções internacionais e a possível inconstitucionalidade do firmado pelo STF, visto que o regulamentado pelo CDC possui amparo Constitucional, como também, soberania no que diz respeito ao Direito do Consumidor. A pesquisa busca estabelecer a atual situação e contexto de ações judiciais de indenização por danos morais sobre um serviço ou produto ofertado fora da qualidade prometida e os benefícios e/ou prejuízos trazidos ao consumidor final.

Portanto, o objetivo geral é analisar o atual cenário de ações judiciais realizadas e/ou posturas empresariais de transporte aéreo após o firmado pelo STF. Verificar as possibilidades e brechas legais à defesa do consumidor. Pesquisar os campos nos quais o CDC mantém soberania e as distinções sobre indenizações morais antes permitidas com os regulamentos atuais.

Com os objetivos específicos, o artigo almeja abordar os seguintes assuntos: pesquisar o desdobramento de ações judiciais por dano moral no judiciário nacional após o firmado pelo STF. Analisar a relevância e credibilidade Constitucional da decisão do STF. Contextualizar o atual cenário de Direitos do Consumidor em transportes aéreos comparado ao que foi estabelecido anteriormente. Analisar o prejuízo e retrocesso da esfera do direito do consumidor em geral.

Pretende-se ainda analisar os parâmetros e comparativos de uma contradição inconstitucional ao priorizar a legislação de convenções internacionais em detrimento do CDC, que, constitucionalmente, deveria possuir autonomia e soberania em casos de defesa do consumidor, seja em viagens nacionais ou internacionais.

A presente dissertação mostra-se pertinente e necessária dentro do âmbito do Direito, baseando-se em duas vertentes: a primeira pauta-se pela possibilidade de decisão inconstitucional advinda do Supremo Tribunal Federal e os reflexos que a mesma pode causar no cenário jurídico; e, a segunda se estabelece pela própria esfera do Direito do Consumidor que, não somente se denota como uma área que já agrega relevância além de apresentar o crescente apelo e ocorrência no judiciário, como também exerce papel fundamental na qualidade de vida e na preservação de direitos do cidadão enquanto consumidor e contribuinte.

O cerne da pesquisa, portanto, atende tanto à finalidade acadêmica, visto que emprega sobre um ramo jurídico relevante ao conceder material à análise teórica de como se propõe estabelecer uma exploração de conteúdo significativo, atual e polêmico na sociedade contemporânea.

O estudo analisa a Constituição e o firmado pelo STF quanto ao tema, e, como isto, impacta o âmbito do Direito do Consumidor, mas não só na questão de regulamentação de responsabilidade civil como na prática de ações judiciais após a decisão do Supremo. Paralelamente, se estabeleceu uma breve análise da conjuntura do direito do consumidor e sua real possibilidade de indenização frente a um serviço ou produto ofertado fora da qualidade prometida.

Dentro da proposta de pesquisa, aqui apresentada, buscou-se o contexto da viabilidade de indenização moral por parte do consumidor. Assim, dentro desta esfera, acredita-se que o cidadão, enquanto consumidor possui o direito não somente de satisfazer-se com o produto e/ou serviço ofertado pela empresa vendedora, como, principalmente, detém o direito irrevogável de adquirir produto ou serviço de ordem idêntica à ofertada pela empresa.

Visto isso, fica clara que na relação bilateral entre comprador e vendedor é obrigatório que o produto comercializado apresente a funcionalidade e qualidade a ele designado, onde a negativa deste patamar predispõe a indenização moral ao consumidor.

No entanto, ao que tange a decisão do STF de estabelecer hegemonia jurídica de convenções internacionais frente ao CDC, ou seja, no que diz respeito do serviço de transporte aéreo, percebe-se a contradição com o estabelecido em epígrafe. Pretende-se, portanto, analisar

a relevância e impacto do atual cenário, a credibilidade que esta conjuntura aplica ao Direito do Consumidor e a questão da soberania legislativa nacional.

A presente dissertação mostra-se pertinente e necessária dentro do âmbito do Direito, baseando-se em duas vertentes: a primeira se pauta pela possibilidade de decisão inconstitucional advinda do Supremo Tribunal Federal e os reflexos que a mesma pode causar no cenário jurídico; e, a segunda se estabelece pela própria esfera do Direito do Consumidor que, não somente se denota como uma área que já agrega relevância além de apresentar crescente apelo e ocorrência no jurídico, como também exerce papel fundamental na qualidade de vida e na preservação de direitos do cidadão enquanto consumidor e contribuinte.

A resolução desta pesquisa, portanto, atende tanto à finalidade acadêmica, visto que emprega sobre um ramo jurídico relevante ao conceder material à análise teórica, como se propõe a estabelecer uma exploração de conteúdo significativo, atual e polêmico na sociedade contemporânea. A dissertação se justifica pela relevância acadêmica e prática social, enquanto a primeira se pauta pela análise e demanda de conteúdo teórico, a segunda é baseada em explorar um ramo jurídico atual e que tem se tornado alvo de polêmicas dentro da esfera jurídica.

A metodologia utilizada para elaboração desta pesquisa se dará a partir de estudos teóricos de artigos, pesquisas e especialistas referentes à decisão do STF sobre direitos em viagens aéreas e a contradição e/ou coexistência com o Código do Consumidor, sua aplicação e reflexões no cenário nacional. Ou seja, o cerne deste artigo será elaborado através da metodologia de pesquisa bibliográfica, sendo esta decisão utilizada pela possibilidade de investigação e debate teórico sobre o tema, a partir da visão de acadêmicos e especialistas.

Sendo o tema um assunto de debate no âmbito jurídico, o artigo dialogará com outros autores com o intuito de estabelecer uma reflexão, e criar uma linha de vertente própria que poderá concordar ou discordar dos autores pesquisados. Para atender essa estratégia serão utilizadas pesquisas de cunho acadêmico sobre o tema, assim como, citações que poderão ser extraídas de debates, palestras e artigos noticiosos, ou seja, materiais que abordam o conteúdo em questão visando embasamento para elaboração da tese e análise sobre a temática a ser explorada. Em suma, a dissertação se pautará em pesquisa documental e bibliográfica com o intuito de reunir material para composição da pesquisa.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O entendimento do STF continua prevalecendo sobre as decisões relacionadas às normas internacionais, como a Convenção de Varsóvia, em detrimento do Código do Consumidor nacional, isto estabelece uma contradição constitucional, ou seja, quebra com a hierarquia no que tange ao caráter constitucional soberano na legislação brasileira. Durante a decisão do STF, o relator Ministro Gilmar Mendes, considerou que os tratados internacionais devem prevalecer em face ao CDC por critério cronológico (última atualização do tratado é de 1998, mais recente que o CDC), ou por critério de especialidade, já que os tratados abordam transporte aéreo internacional, e o CDC aborda relação de consumo.

Leonardo de Faria Beraldo (2017) explicita duas constatações advindas do voto do relator Gilmar Mendes na ocasião: que os tratados internacionais regulam apenas o transporte aéreo internacional, e ainda que abordem somente questões sobre o dano moral, sendo dispensadas, portanto, a aplicação da Convenção em voos domésticos e em indenizações internacionais de danos morais por prejuízo de serviço. Ainda que o código internacional trate especificamente dos trâmites de tráfego aéreo, enquanto o CDC engloba o direito do consumidor como um todo, dentro deste segundo também se encontra a questão de viagem aérea, sendo, portanto, cabíveis no mesmo parâmetro.

Apesar da abordagem direta sobre tráfego aéreo que é disposto às convenções internacionais, o caráter hegemônico e hierárquico do Código do Consumidor deve prevalecer visto principalmente pela questão do consumo. A categoria de transporte, como bem enumera João Francisco Menegol Guarisse (2009, p. 118), independente de natureza terrestre ou aérea, nacional ou internacional, é qualificada como serviço nos termos do 3º artigo do CDC, onde “serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista”. E, no que tange ao consumidor, esse englobado como passageiros de transporte aéreo através da qualificação do artigo 2º, caput, que dispõe como toda pessoa física ou jurídica as que utilizem ou adquiram produto e/ou serviço como destinatário final. Portanto, como nos lembra Luís Cargomo Pinto de Carvalho (1991), o CDC incide sobre a questão do transporte aéreo internacional

mediante a relação de consumo existente entre o produto ofertado (viagem aérea) e o objeto desse consumo (passageiros interessados).

Em termos de contextualização histórica, Maria Stella Gregori (2015) indica no art. 84, do Decreto nº 16.983, de 1925, do Código Civil, que estabelece a responsabilidade civil por danos advindos do transporte aéreo, sendo seguido do Código Brasileiro do Ar de 1938 (Decreto-Lei nº 483, de 08.06.1938), posteriormente do Código Brasileiro do Ar de 1967 (Decreto-Lei nº 32, de 18.11.1966), e, finalmente, com o Código Brasileiro de Aeronáutica de 1986 (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986). Esse último já apresentava disciplina igual ao da Convenção de Varsóvia com limitações de responsabilidade.

Cabe afirmar, no entanto, ainda pela visão de Gregori (2015), que o serviço de transporte aéreo nacional ou internacional será regulamentado de acordo com suas condições pelo Código Brasileiro de Aeronáutica ou pela Convenção de Varsóvia apenas quando não houver relação de consumo. As viagens internacionais realizadas por agências e empresas de transporte aéreo, portanto, não se enquadram nestas modalidades, sendo aplicadas a partir do Código de Defesa do Consumidor estabelecido pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

O transporte aéreo, como bem afirma Gisele Nascimento (2017), constitui importante modelo de prestação de serviço com as devidas obrigações de qualidade, eficiência, agilidade e segurança, sendo inclusive, enquadrado como item de consumo. O art. 5º, inciso XXXII, do CDC, estabelece a relação de vulnerabilidade do consumidor e, entre outros tópicos, a proibição de cláusulas abusivas e de má fé oriundas da empresa prestadora do serviço. Nascimento (2017) aponta ainda que o CDC prevê a responsabilidade civil objetiva das empresas aéreas (englobadas no ramo de concessionária de serviço público), o que estabelece a reparação de danos sem exigência de manifestação de dolo frente a uma prestação de serviço defeituosa (CF, art. 37, § 6º). E, no que diz respeito à configuração de falha de prestação de serviço aéreo, Gisele Nascimento (2017) volta a dizer que nesta categoria são englobados os atrasos ou cancelamentos de voos, venda de bilhetes superior à capacidade (overbooking), extravio ou danificação de bagagens, descumprimento de programas de milhagem, entre outros. A ocorrência destes serviços acarreta na citada responsabilidade objetiva por parte das empresas aéreas, aplicado independentemente de culpa, a comprovação de falha do agente.

A Constituição, como novamente afirma Gregori (2015), se estabelece como lei maior, se sobrepondo às demais legislações e tratados firmados pelo Brasil, e, é a partir desta vertente que o CDC é aplicável, visto que o seu ordenamento jurídico é proveniente de lei principiológica, isto é, pela Constituição é subordinada todas as leis relacionadas a questões de consumo, tornando o CDC um sistema autônomo no quadro constitucional. É passível de compreensão, portanto, que a decisão de prevalecer as normas da Convenção de Varsóvia frente ao estabelecido pelo CDC caracteriza um ato inconstitucional.

A decisão do STF inclusive mostra uma alteração de paradigma e de visão de Tribunais de Justiça pelo país e do STJ, que vinham aplicando sistematicamente o Código de Defesa do Consumidor em casos de apuração de responsabilidade civil com o intuito de reparação de danos ao invés da limitação indenizatória oferecida pela Convenção de Varsóvia. Novamente, a decisão do STF surge como contraditória frente aos casos ocorridos em território nacional, e representa um retrocesso nos direitos dos consumidores, e na sua ordenação de buscar indenização por má prestação de serviços.

Leonardo Faria Beraldo (2017) lembra que o material de análise do STF, avalia a limitação que as convenções internacionais (especificamente as de Varsóvia e de Montreal) sobre danos materiais e não sobre danos morais, sendo esta última protegida constitucionalmente através do ressarcimento amparado pelo princípio da reparação integral inserido nos incisos V e X, art. 5º da Constituição de 1988. No entanto, a soberania do CDC também gozaria de proteção constitucional, mas, no entanto, é subjugada frente aos tratados estrangeiros. Beraldo (2017) ainda conclui, afirmando que “o desrespeito ao princípio da reparação integral gera o enriquecimento sem causa do ofensor” onde neste cenário as vítimas seriam os passageiros e os ofensores surgiriam no papel das companhias aéreas, mesmo as internacionais.

Visto a clara incongruência e incompatibilidade de normas jurídicas dentro desta decisão do STF, cabe a análise da sua funcionalidade e constitucionalidade no âmbito do direito do consumidor referente ao transporte aéreo internacional e o conflito entre seus dispositivos legais. Ao subjugar a normativa nacional frente às convenções internacionais, este ato não apenas lima e desqualifica a legislação nacional como, ao retirar possibilidade de pleito e com isto o ganho possível do cidadão, representa um prejuízo e um retrocesso para os consumidores. Pauta-se nisso, inclusive a visão do jurista Paulo de Tarso Sanseverino (2011), quando afirma que a “função

mais característica do princípio da reparação integral é a compensatória, estabelecendo-se que a indenização em sentido amplo deve manter uma relação de equivalência, ainda que de forma aproximativa, com os danos sofridos pelo prejudicado. Busca assegurar ao lesado uma reparação que compense os prejuízos por ele suportados com o ato danoso”.

Volta-se em Guarisse (2009) para lembrar sobre a situação conflituosa neste cenário se dando pela determinação constitucional da teoria do risco administrativo prevista no artigo 37, § 6º, na qual prestadores de serviço público (seja de ordem de pessoas jurídicas de direito público ou privado), irão responder pelos danos causados a terceiros, estabelecendo que empresas de transporte aéreo terão responsabilidade objetiva, e não por presunção de culpa em contradição ao artigo 21 da Convenção de Montreal de 1999. Aguiar Dias (1997), no entanto, norteia que os sistemas de responsabilidade objetiva e de presunção de culpa não são tão distintos ao indicarem, em suma, princípio da culpa como fundamento da responsabilidade em si, sendo diferenciadas por ausência de responsabilidade no modelo de culpa presumida quando esta inexistir; e por posicionamento sem indagação de culpa no modelo objetivo. Portanto, apoiando-se em Guimarães (1997), a indenização por parte do agente é limada caso ocorra o afastamento do nexo causal, por caso fortuito, culpa de terceiro ou da vítima em questão.

ANTINOMIAS ENTRE NORMAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS

No plano normativo, a pesquisa traz a opinião de dois importantes doutrinadores, como Pedro Lenza e Azuoli, que dizem:

O referido ato normativo que se integra à pouco ao ordenamento jurídico interno possui caráter de norma infraconstitucional, e situa-se nos mesmos planos de validade, eficácia e autoridade em que se posicionam as leis ordinárias. Podendo ser revogado por norma posterior, bem como, ter sua constitucionalidade questionada diante dos tribunais (LENZA, 2010, p. 492 *apud* GOMES, 2019)

Inteira que por serem dois sistemas de normas distintos e que não se tocam por nenhum meio, impossível seria uma antinomia entre eles. E ainda que não há como se falar na supremacia de uma sobre a outra (MAZZUOLI, 2013, p. 87 *apud* GOMES, 2019)

Ou seja, sobre as citações em epígrafe, pode-se constatar que o distinto doutrinador Pedro Lenza vê as convenções, que o Brasil é signatário, como normas que se encontram hierarquica-

mente abaixo da Constituição Federal, isto é, como uma lei ordinária. E, ainda se baseando na citação de Mazzuoli, pode-se dizer que não haveria uma antinomia entre CDC e Convenções por serem de sistemas diferentes de ordenamento jurídicos.

Ainda na construção sobre o entendimento desse assunto, o decreto nº 20.704/31 inaugurou o Brasil como signatário da Convenção de Varsóvia de 1929, incluindo a Convenção de Haia de 1955 e do protocolo adicional de Montreal um, dois, três e quatro, os quais foram reunidos na Convenção de Montreal de 1999.

As convenções promulgaram regras internacionais de transporte aéreo sendo que, no entanto, ocorreu uma antinomia com o Código de Defesa do Consumidor, que gerou um conflito com as normas internas e internacionais. O transportador aéreo para o Código de Defesa do Consumidor brasileiro se responsabilizaria quanto aos prejuízos causado ao direito dos consumidores e patrimônios, ou seja, o dano causado importaria sem limites para uma indenização, e caberia ao consumidor ser ressarcido em sua integralidade pelo dano. O que diz ao contrário a Convenção de Montreal, que instituiu uma norma de teto máximo de uma indenização que seria tarifada.

O Código de Defesa do Consumidor defende a responsabilidade objetiva, enquanto, a Convenção a responsabilidade subjetiva. Com isso, o mundo jurídico debate sobre esta discordância entre a Teoria Monista e Dualista, sendo a Monista defensora da aplicação do direito internacional e a Dualista elege o direito positivo nacional a ser aplicado nos tribunais.

A relação direta entre dano e indenização tem como objetivo anular ou reduzir o dano provocado de uma obrigação que foi descumprida, ou deficitária quanto a reparação do dano que é o objetivo principal do objeto da Responsabilidade Civil. O que é definido como uma subtração ou diminuição de um bem jurídico, mas não só isso, como também, a vida, a integridade, a saúde e a honra.

No que se trata ao patrimônio, deve se observar no âmbito jurídico por toda sua extensão, pois, entrariam nessa questão, os lucros cessantes, as perdas decorrentes de um ato ilícito praticado pelo agente, que priva o consumidor de um possível aumento patrimonial, como, por exemplo, um atraso ou cancelamento de um voo afetaria a reunião de um negócio jurídico, pode prejudicar o consumidor de um ganho comercial. Por este motivo, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que fiscaliza tal segmento, foi instituída para cumprir o papel de garantidor para que todos os brasileiros tenham a segurança e a excelência na Aviação. E, através da Resolução

de N° 400, de 13 de Dezembro de 2016, resolveu estabelecer as condições gerais aplicáveis ao transporte regular de passageiros domésticos e internacionais. Esta resolução trata da dicotomia do contrato de transporte aéreo versus passageiro, e sobre sua execução e possíveis danos ocasionados por infrações aos deveres de ambas as partes. A mesma resolução normaliza os possíveis atrasos e cancelamentos, a assistência material a ser oferecida e as ações de recomendações e reembolso.

A Responsabilidade Civil, no ordenamento jurídico brasileiro, tem como garantia e intenção a reparação dos prejuízos sofridos à sociedade, e devido a isso, encontra-se a necessidade de alargar o campo de atuação, que se estende da natureza jurídica ao caráter moral, ético e religioso. Com isso, cabe verificar o artigo 186 e 187 do Código Civil, que preceituam respectivamente: "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 "Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes."

E, ainda, a título de comparação a pesquisa traz o enunciado do artigo 21 da Convenção de Montreal, que estabelece:

O transporte oferecido como alternativas de acomodação, reembolso e execução do serviço por outra forma de transporte, devendo a escolha de um passageiro, nos seguintes casos:

I- trazo de voo por mais de quatro horas em relação ao horário originalmente contratado;

II - cancelamento de voo ou interrupção do serviço;

III - preterição de passageiro; e

IV- perda de voo subsequente pelo passageiro, nos voos com conexão, inclusive nos casos de troca de aeroportos, quando causa perda de transporte.

Parágrafo único. As alternativas selecionadas no artigo deste item podem ser oferecidas aos passageiros quando o transportador dispuser antecipadamente as informações de que o voo atrasará mais de 4 (quatro) horas em relação ao horário contratado (MONTREAL, 1999 *apud* GOMES, 2019) ”

Nota-se no Diploma Civilista brasileiro a ligação direta entre a responsabilidade civil e o ato ilícito, o qual Cavalieri filho (2010) retrata como fato gerador da responsabilidade civil. Isso remete ao leitor, observar a transgressão que é consequência da ação ou omissão da conduta humana, que viola o padrão determinado pela norma, ainda cabe dizer que aqueles que ultrapassam os limites exercidos de forma irregular, rompem com a responsabilidade civil. E, para isso, é

necessário um processo de reparação e equilíbrio. Vale ressaltar que um agente pode ferir o direito de outrem de duas formas, a primeira pela obrigação contratual, que pode se dar pelo descumprimento de um dever, e o segundo pela responsabilidade contratual, que advém da prática de um ato ilícito. Sobre essa argumentação a pesquisa traz a opinião de Cavalieri Filho (2010, p.15 *apud* GOMES, 2019), que diz:

Se houver um vínculo obrigatório, o dever de indenizar é consequência do inadimplemento, temos uma responsabilidade contratual, também chamada de ilícito contratual ou relativo; se esse dever exceder a virtude de lesão no direito subjetivo, sem que entre o ofensor e a vítima preexista qualquer relação jurídica que seja possível, temos uma responsabilidade extracontratual, também chamada de ilícito aquiliano ou absoluto.

Desta forma, convém lembrar a função do Código do Consumidor que foi introduzido no ordenamento jurídico interno em março de 1990, e que regula as relações de consumo, com prioridade de proteger os consumidores diante sua vulnerabilidade, em razão deste cenário, pode-se perceber uma posição antagônica entre o CDC e a Convenção de Montreal, devido esse motivo, segundo Gomes (2019): "a jurisprudência encontra-se oscilante na imposição da Norma imposta nos julgados decorrentes do transporte aéreo principalmente internacional".

Pode-se afirmar que a lei 8.078 de 1990, o CDC, é principiológica, pois, atinge toda e qualquer relação jurídica em matéria de consumo e advém da Constituição Federal (CF), conforme enuncia o artigo quinto, inciso XXXII da CF, que determina que “o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”.

O referido CDC, em seu Artigo 14, atribui a responsabilidade objetiva ao fornecedor de serviço em caso de prejuízo, e que resguarda o respeito a dignidade humana, a saúde, a segurança e a proteção dos interesses econômicos, e de alguma forma, a melhoria de uma qualidade de vida. Bem como, a transparência que recorre do Código Civil em seu artigo 944, que adota o princípio da reparação integral do dano, o qual se mede pela expansão do dano.

O doutrinador Sílvio Venosa (2017, pág. 663) afirma que o código de defesa do consumidor defende a indenização integral, e não admitindo limitações, o consumidor que tiver problemas decorrentes de uma má qualidade da prestação de serviços, pode exigir a reexecução dos serviços, a restituição imediata da quantia paga e ainda pleitear indenização pelos danos materiais sofridos, referente a algum gasto, como: alimentação, hospedagem, transporte e demais prejuí-

ízos sofridos, e também quanto ao dano moral.

Agora, a pesquisa tratará sobre outro prisma, a opinião contrária de alguns doutrinadores.

O oscilante posicionamento doutrinário e jurisprudencial, no âmbito da responsabilidade civil do transportador aéreo, é o que desarmoniza e cria uma divergência no ordenamento jurídico brasileiro, e segundo Cavaliere Filho, ele se posiciona da seguinte maneira:

Após a vigência do Código de Defesa do Consumidor tornou-se polêmica a indenização limitada permitida na Convenção de Varsóvia e agora na Convenção de Montreal, o que torna conveniente lembrar o caminho trilhado pela doutrina e pela jurisprudência a respeito dessa questão. De um lado, há quem sustenta que, sendo integrante ou dever de indenizar estabelecido pelo Código (art. 6º, IV), como hipóteses de responsabilidade civil tarifada, na sede de acidente de consumo, restaram afastadas. De outro lado, os cultores do Direito Aeronáutico defendem o princípio de que, sem conflito entre as leis internas e os tratados, prevalecem os tratados, como o Código de Defesa do Consumidor em nada poderia alterar a Convenção de Varsóvia (CAVALIERI FILHO, 2010, p.335 *apud* GOMES, 2019).

Como Cavaliere nos apresentou a divergência dos cultores do Direito Aeronáutico, a pesquisa demonstra outro posicionamento, como dos doutrinadores Accioly, Silva e Casela, que apresentam uma forma diferente para resolver o problema de antinomias entre as normas, e dizem:

No direito brasileiro, em matéria de relação entre direito internacional e direito interno, ou conflito entre fontes, poderia ser, assim, sanado o anterior descompasso entre a doutrina, alinhada pela concepção do monismo Kelseniano, segundo a qual o tratado sempre prevalece sobre a lei interna, ainda que se trate da Constituição, e a desconcertante mudança de orientação da jurisprudência pátria, durante certo lapso de tempo, durante o qual se veio, por caminhos tortuosos, equiparar o tratado a lei interna. Surpreendentemente, uma vez equiparado à lei interna, ficaria sujeito o tratado a modificações, em razão de alterações posteriores do ordenamento nacional, o que configura aberração, por privar a norma de direito internacional positivo de seu sentido e alcance normativo internacionais, ao mesmo tempo que se poderia configurar o descumprimento de obrigações internacionais pelo estado brasileiro, na condição de parte contratante de obrigações, em relação aos demais signatários desse tratado (ACCIOLY; SILVA; CASELA, 2010, p.234 *apud* GOMES, 2019).

O decreto de número 20.704 de 24 de novembro de 1931 absorveu a Convenção de Varsóvia e Montreal, e, logo após, substituído pelo Decreto 5.000 de 2006, que justificava que os altos índices de acidentes aéreos indenizatórios não seria possível de serem pagos pelas companhias aéreas, porém, vale ressaltar que os acordos do Brasil com as Convenções foram de proporcionar o bem-estar geral, lembrando ainda, que a Convenção de Montreal adotou a teoria do

risco e responsabilidade objetiva em seu artigo 21. Para melhor fundamentar este entendimento cita-se Ruy em seu tratado de responsabilidade civil que nos diz:

Não será uma tarefa fácil, exigindo que se verifique um enorme desafio, máximo considerando a ocorrência de Tratados e Convenções hospedadas em nosso direito interno, como ocorre com o transporte aéreo internacional, regulado, atualmente, pela Convenção de Montreal, que substitui, uma vez portanto, uma Convenção de Varsóvia vetusta, o Protocolo de Haia e os Protocolos Adicionais de Montreal (STOCO, 2011, p.333 *apud* GOMES, 2019).

ANTINOMIA DAS NORMAS E A PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR

O artigo 178 da Constituição Federal menciona 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". E, o descumprimento do acordo firmado com a ordem internacional acarretaria como consequência negativa perante os outros Estados.

Assim, a não aplicação da Convenção de Montreal ofenderia o *pacto sum servanda*, um princípio primordial inserido na Convenção de Viena, que dispõe no seu artigo 26 que: "todo o tratado em vigor obriga as partes e deve ser cumprido por eles de boa fé". Desta forma, muitos pesquisadores compartilham do pensamento inserido na citação abaixo:

Mais que uma aplicação do princípio da especialidade, há de se convir que (i) as regras da Convenção de Montreal não desalentam o consumidor na sua posição de vulnerabilidade, mas apenas adequam suas garantias à necessidade de uniformização do transporte aéreo internacional; e (ii) a observância da Convenção é imperativo do *pacta sunt servanda* e da boa-fé do Estado Brasileiro perante à ordem internacional, sendo eventual negativa de aplicação motivos para suscitar a responsabilidade internacional do Estado (SALIBA E SOUZA, 2017, p. 440 *apud* GOMES, 2019).

Em contrapartida, cita-se a ideia de Cláudia Lima Marques (2014, p.162 *apud* GOMES, 2019):

atesta que o CDC valora de forma definitiva a importância da reparação, como forma de reequilibrar as relações de consumo, de sorte que no sistema do CDC a reparação de danos tem tripla função: preventiva, compensatória e satisfativa. Tese totalmente oposta ao proposto nos Tratados, que prioriza a sustentação econômica do mercado da aviação civil. A principal missão do CDC está em resguardar o direito do consumidor em meio a uma sociedade cada vez mais consumista, colocando-o em uma posição igualitária a do prestador de serviço.

Sobre a incompatibilidade de normas também é válido suscitar o julgamento da RE 80.004/75 da Suprema Corte, que entende que as Convenções mesmo tendo aplicabilidade no direito interno brasileiro não se sobrepõem as leis pátria, esse julgado deu preferência a corrente Monista, a qual defende a prevalência do direito interno, e que promoveu o *pacto sunt servanda*, significa dizer que as leis internas de um país são superiores as normas internacionais. Quanto a é esta decisão, estaria resolvida a antinomia presente.

AÇÕES JUDICIAIS POR DANO MORAL NO JUDICIÁRIO NACIONAL APÓS O FIRMADO PELO STF

O ministro Gilmar Mendes se posicionou em relação ao recurso extraordinário de número 636.331/RJ, e disse que os limites indenizatórios na Convenção de Varsóvia deve se sobrepor ao CDC, como mostra a citação abaixo, que foi o voto de Ministro sobre a RE nº 636.331/RJ:

Ao que me parece, a solução dessa controvérsia passa pela consideração de, pelo menos, três aspectos: (1) o possível conflito entre o princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor e a regra do art. 178 da Constituição Federal; (2) a superação da aparente antinomia entre a regra do art. 14 da Lei 8.078/90 e as regras dos arts. 22 da Convenção de Varsóvia e da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional; e (3) o alcance das referidas normas internacionais, no que se refere à natureza jurídica do contrato e do dano causado (GILMAR MENDES, p. 12 *apud* GOMES, 2019).

Como critério resolutivo poderia ser usado a questão cronológica, por exemplo, como alguns pensadores acreditam que a lei 8.070 de 1990 ser posterior aos acordos internacionais não teriam força normativa. A ordem cronológica, segundo alguns pesquisadores, é um argumento importante, porém, o critério de especialidade para outros estudiosos, deve-se levar em conta, já que o CDC trata de forma geral das relações de consumo, enquanto os tratados internacionais disciplinam uma modalidade especial de contrato, que é o caso de um contrato de transporte aéreo, assim, com precisão relata Gilmar Mendes. E, devido à conclusão do tribunal construir-se sob a tese do Recurso Extraordinário 636.331, que diz:

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 (RECURSO EXTRAORDINÁRIO RE Nº 636.331/RJ, 2017 *apud* GOMES, 2019).

Desta forma, no decorrer do tempo, a jurisprudência encontra-se oscilante na aplicação da norma em casos de condutas irregulares de empresa aéreas com relação aos passageiros. No entanto, com as leituras feitas na pesquisa, verificou-se que nos três últimos anos, foi aplicado diversificadas decisões a respeito da matéria, como, por exemplo, foi a decisão do Tribunal de Justiça do Estado do Espírito Santo com a participação do Relator e Desembargador Samuel Meira Brasil Júnior que resolveu não aplicar as convenções, pois acreditou que a indenização deve ser aplicada com base no Código de Defesa do Consumidor e na análise das circunstâncias do caso concreto, afastando as regras contidas na Convenção de Montreal ou similares.

Outro julgado foi o do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul que aconteceu em 2018 (Apelação Civil nº 70079109526, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, Relator: Pedro Luiz Pozza, Julgado em 30/11/2018) que afastou a aplicação da Convenção de Montreal, porque se entendeu que a perda da bagagem de passageiros são atos tipicamente culposos, devendo vigorar o Código de Defesa do Consumidor.

Para melhor explorar o assunto, traz-se na pesquisa o posicionamento do Tribunal de Justiça de Pernambuco, conforme citação abaixo:

APELAÇÃO. DIREITO DO CONSUMIDOR. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. CANCELAMENTO DE VOOS. APLICAÇÃO DO CDC EM DETRIMENTO DA CONVENÇÃO DE MONTREAL. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DA EMPRESA. DANOS MORAIS E MATERIAIS CONFIGURADOS. RAZOABILIDADE DO MONTANTE INDENIZATÓRIO DO PREJUÍZO MORAL.

APELO IMPROVIDO. – O entendimento pacífico do STJ é no sentido de aplicação do CDC aos casos de falha no serviço de transporte aéreo internacional e não das convenções internacionais. – A responsabilidade da Apelante é objetiva, não tendo essa sido afastada, em virtude de a operadora não ter se desincumbido de seu ônus de provar o contrário do aduzido pelo passageiro. – Danos materiais comprovados. – Aborrecimento nas viagens de ida e de volta que ultrapassam mera situação cotidiana e impõe ressarcimento nos limites da razoabilidade e da proporcionalidade. – Apelo improvido. (TJ-PE – APL: 4091756 PE, RELATOR: CÂNDIDO JOSÉ DA FONTE SARAIVA DE MORAES, DATA DE JULGAMENTO: 15/06/2016, 2ª CÂMARA CÍVEL, DATA DE PUBLICAÇÃO: 12/07/2016 *apud* GOMES, 2019)

De igual modo está a colocação exposta pelo Tribunal de Justiça do Distrito Federal, conforme mostra a citação a seguir:

JUIZADOS ESPECIAIS CÍVEIS. CONSUMIDOR. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANO MORAL. EXTRAVIO DEFINITIVO DE BAGAGEM. VÔO DOMÉSTICO DE IDA. PREVALÊNCIA DO CDC SOBRE O CBA E A CONVENÇÃO DE MONTREAL. DANOS MATERIAIS DEVIDOS. READEQUAÇÃO DOS VALORES EM FACE

DA VEROSSIMILHANÇA E RAZOABILIDADE DEMONSTRADAS. DANOS MORAIS MANTIDOS. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO EM PARTE. 1. O Colendo Superior Tribunal de Justiça entende que a responsabilidade civil das companhias aéreas em decorrência da má prestação de serviços, após a entrada em vigor da Lei 8.078/90 (CDC), não é mais regulada pela Convenção de Varsóvia e suas posteriores modificações (Convenção de Haia e Convenção de Montreal), ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica; subordinando-se, portanto, ao Código Consumerista (Caso: VRG Linhas aéreas S/A versus Fany Henkin Raskin Smejoff e Luís Salomon Smejoff; AgRg no AREsp 582.541/RS, Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 23/10/2014, DJe 24/11/2014). 2. Na esteira do artigo 14, § 1º, da Lei nº 8.078/90, o fornecedor do serviço tem responsabilidade objetiva pelos danos decorrentes da prestação viciosa do seu serviço, a qual somente é afastada se comprovar a ausência de defeito, culpa exclusiva do consumidor ou de terceiros, ou a ocorrência de caso fortuito ou força maior. 3. Danos Morais. Restou incontroverso o extravio definitivo da bagagem do recorrido na viagem de ida com sua família para Fortaleza ? CE, com duração prevista de sete dias, o que impõe o dever da empresa recorrente de indenizar o passageiro em razão dos danos suportados. O ato ilícito atingiu os atributos da personalidade do autor, pois gerou nele angústia, frustração, perturbação da tranquilidade, a ansiedade e tantos outros sentimentos negativos e os percalços sofridos, atraindo o dever de reparação dos respectivos danos morais. 4. O valor dos danos morais fixado pelo Juízo de Primeiro Grau deve, em regra, ser mantido, tendo em vista que ele detém, na maior parte dos casos, condições diferenciadas para a avaliação das peculiaridades, minúcias e nuances do caso, em razão de estar mais próximo das partes do litígio e da produção da prova oral em audiência. Assim, a modificação do valor fixado somente deverá ocorrer em casos de evidente excesso abusivo ou valor irrisório, o que vislumbro não ocorrer no presente caso, considerando que o extravio da bagagem foi definitivo e deu-se quando da viagem de ida dos consumidores com sua família a outro estado da federação, o que acentua as consequências ruins advindas da situação indesejável experimentada pelos passageiros transportados. Desse modo, o quantum do dano moral deve ser mantido nos R\$ 3.000,00 (três mil reais) fixados, em homenagem aos critérios já sedimentados pela doutrina e jurisprudência pátrias, bem como aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade. Não se olvidando o aspecto pedagógico-punitivo (punitive damage) de que se reveste a presente condenação, máxime quando a recorrida deveria agir de forma diametralmente oposta, no sentido de zelar pela bagagem a si confiada pelos consumidores. 5. Dano Material. Havendo o extravio definitivo da bagagem do recorrido, é devida a indenização por danos materiais, desde que observada a verossimilhança, razoabilidade, a prova produzida e outros critérios pertinentes; não podendo esta ser integralmente afastada, ainda que falte alguma prova documental atinente aos bens que supostamente compunham a bagagem extraviada; eis que, grande parte dos bens elencados como transportados mostram-se condizentes com o tipo e a duração da viagem, estando estes no limite da razoabilidade, segundo a equidade e a experiência comum. 6. Com relação à quantificação dos danos materiais, verifica-se, no presente caso, que não se mostra razoável exigir do passageiro que coliga ao bojo dos autos todas as notas fiscais dos seus pertences, mormente quando estas se referirem, sobremaneira, a bens usados antigos, adquiridos em período anterior a viagem. Isso porque, a juntada de notas fiscais ou semelhantes não cumpre integralmente a finalidade de conferir segurança à tutela buscada, haja vista a dificuldade de se certificar acerca da exata correspondência entre os bens alegadamente transportados e aqueles nomeados nas notas ou comprovantes que eventualmente sejam apresentados. 7. A cláusula de incolumidade própria do contrato de transporte assume o perfil de garantia de risco, de modo que a empresa transportadora deverá reparar o dano decorrente do extravio de bagagem (art. 734, do Código Civil), sob o esquadro fático existente nos autos, haja vista que, por escolha ou conveniência operacional da empresa, não é exigido de todos os passageiros a declaração de valor da

bagagem. Todavia, considerando que não foi produzida prova incontestável acerca da individualização dos bens transportados, sendo os parâmetros existentes o peso e tipo de bagagem transportada (Documento Id. nº 2.015.278), a indenização por danos materiais outrora arbitrada em R\$ 7.766,09; deve ser ajustada, com base no preceituado no artigo 6º do CDC, para a quantia de R\$ 4.500,00(quatro mil e quinhentos reais), mormente porque o consumidor, com exceção de um par de tênis, não comprovou a aquisição dos demais pertences e sequer registrou no RIB ? Relatório de Irregularidade de Bagagem, ou nos outros protestos escritos qualquer especificação do conteúdo da bagagem extra-aviada, mostrando-se necessária com base na experiência jurídica, a readequação dos valores da indenização para um padrão mais condizente com a situação fática apresentada, a verossimilhança e razoabilidade. 8. Recurso CONHECIDO e PROVIDO EM PARTE tão-somente para readequar o valor da indenização por dano material. 9. Sem condenação ao pagamento das custas processuais adicionais e dos honorários advocatícios da patrona da parte adversa, à míngua de recorrente vencido, a teor do disposto art. 55, da lei nº 9.099/95.11. Acórdão lavrado na forma do disposto no art. 46 da Lei nº9.099/95.(TJ-DF 07013777320178070009 DF 0701377-73.2017.8.07.0009, Relator: JOÃO FISCHER, Data de Julgamento: 04/10/2017, 2ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do DF, Dat'a de Publicação: Publicado no DJE : 11/10/2017 . Pág.: Sem Página Cadastrada (GOMES, 2019).

Com a pesquisa percebeu-se que a posição não é unânime nos tribunais, e que alguns julgados estão em desacordo com o Instituto da Repercussão Geral, isto é, o Instituto processual, que o Brasil reserva tal função ao STF, incluso no ordenamento jurídico pela Emenda Constitucional n. 45/2004, e regulamentado pelos arts. 322 a 329 do Regimento Interno do Supremo Tribunal Federal, assim como pelos arts. 1.035 a 1.041 do Código de Processo Civil de 2015.

A busca dos passageiros por reparação judicial de danos sofridos relativos às prestações de serviços das companhias aéreas geram as múltiplas jurisprudências, contudo com uma posição favorável a Convenção de Montreal, como se pode perceber com a citação subsequente:

CONSUMIDOR. RESPONSABILIDADE CIVIL. DEMANDA INDENIZATÓRIA POR DANOS MATERIAL E MORAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. ATRASO NA DEVOLUÇÃO DE BAGAGEM. PROCEDÊNCIA. CONDENAÇÃO À COMPENSAÇÃO PECUNIÁRIA POR DANO MORAL NO VALOR DE R\$ 20.000,00 (VINTE MIL REAIS) E AO RESSARCIMENTO PELO DANO MATERIAL, CARACTERIZADO PELAS DESPESAS COM TAXAS COBRADAS PELA EMPRESA E PELOS BENS NECESSÁRIOS ADQUIRIDOS DURANTE A VIAGEM, NA PROPORÇÃO DE METADE. APELO DA EMPRESA RÉ, BUSCANDO A REFORMA INTEGRAL DO JULGADO. SUBSIDIARIAMENTE, PRETENDE A REDUÇÃO DA VERBA COMPENSATÓRIA. JULGADO RECENTE DO E. STF, COM FIXAÇÃO DE TESE DE REPERCUSSÃO GERAL ACERCA DA PREVALÊNCIA DAS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E DE MONTREAL EM RELAÇÃO AO CDC. CONVENÇÃO DE MONTREAL INCORPORADA AO ORDENAMENTO JURÍDICO PÁTRIO POR INTERMÉDIO DO DECRETO Nº 5.910/2006. LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL PELO DANO MATERIAL AO PREVISTO NO ARTIGO 22 DA CONVENÇÃO DE MONTREAL. VERBA COMPENSATÓRIA EXACERBADA, CARECENDO DE REDUÇÃO. PARCIAL PROVIMENTO. 1.Na espécie,

a parte autora obteve sentença de procedência dos seus pedidos, na qual se condenou a empresa de aviação ré à compensação pecuniária por dano moral no valor de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) e ao ressarcimento pelo dano material no valor de R\$ 7.135,06 (sete mil cento e trinta e cinco reais e seis centavos). 2. No entanto, conforme notícia o Informativo nº 866, o E. STF, recentemente, ao julgar o RE 636.331/RJ, de relatoria do Ministro Gilmar Mendes, apreciou o tema 210 da repercussão geral e fixou a seguinte 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”. 3. Considerando que o artigo 22, item 2, da Convenção de Montreal (incorporado ao ordenamento jurídico nacional pelo Decreto nº 5.910/2006) estipula que no transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a 1.000 (mil) Direitos Especiais de Saque por passageiro, este deve ser o limite para a responsabilização da empresa aérea pelo dano material. 4. Quanto à verba compensatória por dano moral, em que pesem os transtornos suportados pela parte autora, tenho que a quantia fixada revela exacerbação, merecendo minoração para o montante de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), considerando que não houve perda definitiva da bagagem e dos bens que nela se encontrava. Precedentes desta Corte de Justiça. 5. Reparo na sentença que se impõe para adequá-la ao posicionamento vinculativo emanado pelo E. STF quanto à responsabilização, in casu, pelo dano material, bem como à jurisprudência deste Tribunal quanto à verba compensatória por dano moral. 6. Parcial provimento. (TJ-RJ – APL: 00138186020138190001 RIO DE JANEIRO CAPITAL 5 VARA CÍVEL, Relator: CLEBER GHELLENSTEIN, Data de Julgamento: 02/08/2017, DÉCIMA QUARTA CÂMARA CÍVEL, Data de Publicação: 03/08/2017 (GOMES, 2019).

Com toda essa visão panorâmica de antinomia, encontra-se a importância do presente estudo, e que se estende até os dias de hoje, que é motivado pela falta de uma posição igualitária para todos julgados sobre o tema da pesquisa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, o presente estudo se faz necessário, porque apesar das modificações aplicadas nas Convenções durante o corrido tempo e com a finalidade de aperfeiçoá-las, ainda sim, se encontra limitada a proteger os direitos dos consumidores, o que é fato.

As Convenções são instituídas por representantes comerciais sem nenhum representante do consumidor, o qual poderia assegurar a proteção quanto à vulnerabilidade, que existe nas relações de consumo de prestação de serviço aéreo. Deste modo, o diploma consumerista deixa em evidência as vantagens dos consumidores, mas não afasta a incidência das Convenções nos julgamentos, devido ao Brasil ser signatário das mesmas de forma espontânea e livre.

O julgado de Repercussão Geral de número 210 estabeleceu que a Convenção de Montre-

al deve ser aplicada em detrimento ao Código de Defesa do Consumidor, e, por força desta norma, os Tribunais de Justiça são obrigados a aplicá-lo. Porém, isso não afasta a possibilidade de uma reforma sobre os presentes dispositivos, para que eles se tornem igualitários para ambas as partes, e vale trazer a reflexão de que os transportes aéreos são considerados hoje o meio de transporte mais seguro, e que as Companhias Aéreas, em matéria econômica, são consideradas uma potência mundial. O que cabe dizer que em caso de acidentes aéreos, deve-se levar em consideração o valor econômico da empresa, a recuperação emocional de uma pessoa, etc.

E, sem mais delongas, devem os juízes e legisladores repensarem sobre o prazo prescricional para que se ajuíze uma ação de natureza aérea, sobre os valores indenizatórios, entre outros assuntos ligados a antinomia das normas. Já que a intenção das Convenções são de respeitar o bem-estar geral. E, os usuários de transporte aéreo de forma corriqueira passam por problemas de descumprimento da qualidade de prestação de serviços aéreos. Assim, adequaria as leis aos cenários atuais, a fim de garantir ao consumidor a proteção que constitucionalmente foi instituída pelo Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

BERALDO, Leopoldo 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. Minas Gerais, 2017. Disponível em: <<https://www.coring.org/files/obra/A-RESPONSABILIDADE-CIVIL-DAS-COMPANHIAS-AEREAS-NO-TRANSPORTE-AEREO-INTERNACIONAL.pdf>>. Acesso em: 22. fev. 2020.

CARVALHO, Luís Camargo Pinto de. **O Código do Consumidor e o Direito Aeronáutico.** Revista dos Tribunais, São Paulo, 1991.

DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil.** 10. ed., Rio de Janeiro: Forense, 1997. vol. 1.

GREGORI, Maria Stella Gregori. **A responsabilidade civil do transporte aéreo nas relações de consumo**. São Paulo, 2015.

GUARISSE, João Francisco Menegol. **A responsabilidade do transporte aéreo internacional por danos à integridade pessoal de passageiros**. Revista Científica dos Estudantes de Direito. Porto Alegre, 2009.

GUIMARÃES, Fernando Celso. **Evolução do conceito de limitação da responsabilidade do transportados aéreo**. ADV – Advocacia Dinâmica – COAD, Seleções Jurídicas, São Paulo, 1997.

GOMES, Daiane Souza. MOTA, Karine Alves Gonçalves. **A responsabilidade civil do transportador aéreo internacional, frente a antinomia do Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Montreal, no que tange indenizações**. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/a-responsabilidade-civil-do-transportador-aereo-internacional-frente-a-antinomia-do-codigo-de-defesa-do-consumidor-e-a-convencao-de-montreal-no-que-tange-indenizacoes/>>. Acesso em: 22. fev. 2020.

NASCIMENTO, Gisele. **Responsabilidade das empresas aéreas sob a ótica do Código de Defesa do Consumidor**. Mato Grosso, 2017.

SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. **Princípio da reparação integral**. São Paulo: Saraiva, 2011. Disponível em: <https://www.academia.edu/35332387/A_RESPONSABILIDADE_CIVIL_DAS_COMPANHIAS_A%C3%89REAS_NO_TRANSPORTE_A%C3%89REO_INTERNACIONAL>. Acesso em: 22. fev. 2020.