



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS  
FACULDADE DE DIREITO DO RECIFE

GUSTAVO SALGUEIRO SILVEIRA

**A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO  
INTERNACIONAL: O CONFLITO ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O  
CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR**

RECIFE

2025

GUSTAVO SALGUEIRO SILVEIRA

**A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO  
INTERNACIONAL: O CONFLITO ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O  
CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para obtenção de título de Bacharel em Direito.

**Áreas de concentração:** Direito Internacional. Direito Aeronáutico. Direito Civil. Direito do Consumidor. Responsabilidade civil.

**Orientador:** Professor Dr. Paul Hugo Weberbauer.

RECIFE

2025

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do programa de geração automática do SIB/UFPE

Silveira, Gustavo Salgueiro.

A responsabilidade civil no contrato de transporte aéreo internacional: o conflito entre a Convenção de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor / Gustavo Salgueiro Silveira. - Recife, 2025.

68 p. : il., tab.

Orientador(a): Paul Hugo Weberbauer

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Ciências Jurídicas, Direito - Bacharelado, 2025.

Inclui referências.

1. Direito Aeronáutico. 2. Direito Internacional. 3. Responsabilidade Civil. 4. Direito do Consumidor. I. Weberbauer, Paul Hugo. (Orientação). II. Título.

340 CDD (22.ed.)

GUSTAVO SALGUEIRO SILVEIRA

**A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO  
INTERNACIONAL: O CONFLITO ENTRE A CONVENÇÃO DE MONTREAL E O  
CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
ao Curso de Direito da Universidade Federal de  
Pernambuco, como requisito parcial para  
obtenção do título de Bacharel em Direito.

Aprovado em: 04/08/2025

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Paul Hugo Weberbauer (Orientador)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof. Mayelle de Sousa Pereira (Examinador Interno)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof. Dr. Raphael Fraemam Braga Viana (Examinador Externo)

Agradeço primeiramente a Deus, pois sem Ele nada seria possível. É Ele quem me dá a força e a esperança de continuar lutando nesta arena que chamo carinhosamente de “vida”.

Agradeço aos meus pais, que sacrificaram tanto em prol dos seus filhos. Sou eternamente grato por nos terem propiciado valores, amor e educação. Hoje, colho os frutos de todo esse sacrifício.

Agradeço aos meus irmãos e amigos mais próximos pelo companheirismo de sempre.

Por último, sou extremamente grato a todos os professores que contribuíram com a minha formação, especialmente aos professores Paul, Raphael e Murilo. Seu conhecimento e paixão pela cátedra me motivaram a estudar o Direito com afinco e dedicação.

*“Não perca mais tempo discutindo sobre o que um bom homem deve ser. Seja um”.*  
(AURÉLIO, MARCO. Meditações).

## RESUMO

A presente monografia tem como objetivo principal apresentar um estudo a respeito da responsabilidade civil do transportador aéreo no âmbito do contrato de transporte aéreo internacional, a partir da análise do conflito aparente de normas envolvendo a Convenção de Montreal e o Código de Proteção e Defesa do Consumidor. Para tanto, apresenta-se um breve delineamento histórico do Direito Aeronáutico e busca-se, com isso, evidenciar a sua inerente tendência de almejar a unificação dos ordenamentos jurídicos domésticos sob uma bandeira internacionalista. Expostas as origens históricas e a natureza do Direito Aeronáutico, o trabalho evidencia as múltiplas influências que este ramo exerceu na legislação brasileira, bem como as suas causas e consequências. Em seguida, a monografia busca explicar detalhadamente as diferenças entre as disposições normativas nacionais – mormente a consumerista – e as regras de origem internacional recepcionadas na Convenção de Montreal. Por último, expõe-se o entendimento doutrinário com relação a aplicabilidade de um regime em detrimento do outro e a construção jurisprudencial dos Tribunais brasileiros.

**Palavras-chave:** Responsabilidade civil; Contrato de transporte aéreo internacional; Direito Aeronáutico; Convenção de Montreal; Código de Defesa do Consumidor.

## **ABSTRACT**

The main objective of this monograph is to present a study on the civil liability of the air carrier within the scope of the international air transport contract, based on the analysis of the apparent conflict of norms involving the Montreal Convention and the Consumer Protection Code. To this end, it offers a brief historical outline of Aeronautical Law, aiming to highlight its inherent tendency to seek the unification of domestic legal systems under an internationalist framework. Once the historical origins and the nature of Aeronautical Law are outlined, the work highlights the multiple influences this legal field has exerted on Brazilian legislation, as well as its causes and consequences. Subsequently, the monograph seeks to explain in detail the differences between national legal provisions — particularly those related to consumer law — and the international rules incorporated by the Montreal Convention. Finally, it presents doctrinal understandings regarding the applicability of one regime over the other and the jurisprudential developments of Brazilian courts.

**Keywords:** Civil liability; International air transport contract; Aeronautical Law; Montreal Convention; Consumer Protection Code.



## **LISTA DE TABELAS**

|                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1 - Diferenças entre as Convenções de Varsóvia e Montreal ..... | 32 |
| Tabela 2 - Diferenças entre o Regime Internacional e Nacional .....    | 42 |
| Tabela 3 - Teses de Repercussão Geral .....                            | 58 |

## **LISTA DE FIGURAS**

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1 - Linha do Tempo Legislação Brasileira de Aviação Civil..... | 35 |
|-----------------------------------------------------------------------|----|

## SUMÁRIO

|                                                                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 INTRODUÇÃO .....</b>                                                                                                | <b>12</b> |
| <b>2 BREVE DELINEAMENTO HISTÓRICO E A NATUREZA DO DIREITO AERONÁUTICO.....</b>                                           | <b>14</b> |
| <b>3 O DIREITO AERONÁUTICO NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA.....</b>                                                             | <b>19</b> |
| 3.1 A INFLUÊNCIA DO DIREITO AERONÁUTICO INTERNACIONAL NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA.....                                      | 19        |
| 3.2 AS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL E O REGIME INTERNACIONAL DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO ..... | 26        |
| <b>4 O CONFLITO DE NORMAS .....</b>                                                                                      | <b>39</b> |
| 4.1 VISÃO GERAL.....                                                                                                     | 39        |
| 4.2 SOLUCIONANDO O CONFLITO DE NORMAS .....                                                                              | 42        |
| <b>5 A JURISPRUDÊNCIA.....</b>                                                                                           | <b>47</b> |
| 5.1 PONTO DE DIVERGÊNCIA: A DOUTRINA CONSUMERISTA .....                                                                  | 47        |
| 5.2 JULGADOS PARADIGMÁTICOS.....                                                                                         | 48        |
| 5.3 REFORMA DA JURISPRUDÊNCIA COM REPERCUSSÃO GERAL .....                                                                | 53        |
| <b>6 CONCLUSÕES.....</b>                                                                                                 | <b>59</b> |
| <b>REFERÊNCIAS.....</b>                                                                                                  | <b>62</b> |

## 1 INTRODUÇÃO

O contrato de transporte, seja ele destinado às pessoas ou coisas, materializa no campo jurídico uma das mais quintessenciais atividades humanas. Foi por meio do transporte que os seres humanos de diferentes comunidades se integraram, suprimindo suas necessidades econômicas a partir da troca e do comércio de bens, que não podia ser feito senão pelo longo traslado de pessoas de uma região para outra. Com o advento da tecnologia, diversos modais de transporte foram amplamente empregados ao longo da história, desde os animais de tração até os veículos automotores, embarcações e aeronaves.

No ordenamento jurídico brasileiro, o contrato de transporte é regulado pelo Código Civil<sup>1</sup> (arts. 730 a 756), com respaldo na Constituição Federal<sup>2</sup> (*caput* do art. 178). Com a massificação dos serviços, o contrato de transporte passou a ser amplamente celebrado na atualidade, conclamando a aplicação de normas que regulamentam a relação jurídica entre os interesses empresariais e consumeristas, como assim faz o Código de Proteção e Defesa do Consumidor - CDC (Lei 8.078/90<sup>3</sup>). Neste sentido, quando identificada uma relação de consumo no âmbito do contrato de transporte, também deverão incidir as normas de proteção ao consumidor.

Não bastante, dada a sua enorme importância social e econômica para o Brasil, um país de proporções continentais, o transporte aéreo também é intensamente regulado pelo Direito Administrativo-Regulatório, materializado na existência de agência reguladora específica (ANAC<sup>4</sup>), do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n. 7.565/86<sup>5</sup>) e das múltiplas resoluções normativas que regulam a matéria a nível nacional.

Contudo, dada a natureza transnacional da aviação, o Brasil também aderiu a tratados internacionais, como as Convenções de Varsóvia e de Montreal, que unificam regras sobre o

---

<sup>1</sup> BRASIL. **Código Civil**. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF.

<sup>2</sup> BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF.

<sup>3</sup> BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor**. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF.

<sup>4</sup> AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil**. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/>.

<sup>5</sup> BRASIL. **Código Brasileiro de Aeronáutica**. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF.

transporte aéreo internacional. Isso faz com que coexistam, na mesma relação jurídica, normas civis, consumeristas, administrativas e internacionais.

A pluralidade normativa é terreno fértil para conflitos de toda sorte. Esta dualidade situacional é evidente nas questões envolvendo o conflito das normas da Convenção de Montreal com o Código de Defesa do Consumidor, que possuem disposições diametralmente opostas e conflitantes no que concerne ao regime de responsabilidade civil decorrente das relações contratuais entre as empresas aéreas e os passageiros no âmbito do contrato de transporte aéreo internacional.

Diante deste cenário, tem a presente monografia o objetivo central de apresentar um estudo a respeito da responsabilidade civil do transportador aéreo no âmbito do contrato de transporte aéreo internacional, a partir da análise do conflito aparente de normas envolvendo a Convenção de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor.

## 2 BREVE DELINEAMENTO HISTÓRICO E A NATUREZA DO DIREITO AERONÁUTICO

No início do século XX, a demanda por transporte aéreo de bens e pessoas aumentava consideravelmente, especialmente quando, durante a Primeira Guerra Mundial, vislumbrou-se o potencial que as novas aeronaves poderiam representar para a vida civil. O desenvolvimento desse maquinário foi amplamente acelerado pelo contexto do conflito armado; com o término da guerra, surgiram as primeiras iniciativas para a ampla utilização doméstica do modal aéreo.

Naquela época a atividade do transporte aéreo ainda era muito rudimentar e os pilotos tinham que seguir diferentes normas locais de tráfego aéreo, principalmente na Europa, onde as aeronaves comumente cruzavam as fronteiras de mais de um país durante os seus deslocamentos. Isso evidentemente causava uma grande confusão, o que culminou nas primeiras discussões sobre a possibilidade de desenvolvimento e de expansão desta modalidade de transporte, dado os desafios de caráter político e diplomático que se apresentavam naquele tempo.

Após o final da Grande Guerra, a aviação já havia se desenvolvido bastante tecnicamente, ao ponto de os Estados não poderem mais ignorar a evidente necessidade de se elaborar alguma forma de regulação internacional. Diante deste contexto, as potências aliadas aproveitaram o momento propício dos tratados decorrentes do pós-guerra, como a Liga das Nações, para também regulamentar, desde o ponto de vista internacional, o regime da navegação aérea (MESQUITA, 2018).

O Direito Aeronáutico tem suas origens normativas remontadas à Convenção de Paris de 1919 (*Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*<sup>6</sup>), o primeiro tratado internacional que se propôs a estabelecer regras unificadoras sobre o tráfego aéreo, discernindo sobre procedimentos de segurança de voo, normas sobre a nacionalidade das aeronaves e distinção entre aeronaves estatais e privadas. Além disso, foi na Convenção que se criou a Comissão Internacional de Aviação Aérea (CINA), com o propósito de desenvolver regras de tráfego aéreo de âmbito global.

Entretanto, não tardou para que os primeiros entraves da CINA fossem percebidos. Por ter sido decorrente de uma Convenção majoritariamente europeia, a CINA enfrentou um baixo número de ratificações a nível global. Como consequência, apesar de a Comissão ter desenvolvido importantes dispositivos referentes à navegação aérea e à segurança de voo, ela

---

<sup>6</sup> ICAO. **The Postal History**. Disponível em: [https://applications.icao.int/postalhistory/1919\\_the\\_paris\\_convention.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/1919_the_paris_convention.htm). Acesso em: 12 dez. 2024.

não conseguiu oferecer um sistema uniforme e suficientemente seguro para a aviação civil internacional, em grande parte devido ao contexto político instável que se já se instaurava nos anos 1930, nas vésperas da Segunda Guerra Mundial. Os Estados Unidos, por exemplo, que na época já eram uma potência econômica e industrial, foram excluídos da Convenção de Paris por não ratificarem o Tratado de Versalhes (DOBSON, 2017).

Em resposta a essa conjuntura, e já próximo ao fim da Segunda Guerra Mundial, em 1944, os Estados Unidos convidaram 55 países para a Conferência da Aviação Civil em Chicago. O Brasil esteve entre os convidados e tornou-se um dos signatários do acordo resultante da Conferência: a Convenção de Aviação Civil Internacional<sup>7</sup>, amplamente conhecida como Convenção de Chicago, marcando um novo capítulo na regulação da aviação civil internacional.

A Convenção de Chicago é considerada até hoje o marco regulatório mais importante da aviação civil global, pois, diferentemente da Convenção de Paris de 1919, ela destinou-se a elaborar um conjunto de regras extenso, contendo normas específicas e dispostas em anexos distintos. A grosso modo, o conteúdo normativo da Convenção de Chicago pode ser dividido em duas partes: uma dispendo sobre os princípios gerais da aviação, contendo 96 artigos subdivididos em vinte e dois capítulos; e outro com o conteúdo técnico-normativo concernente a determinadas matérias da aviação civil, subdividido, até o presente momento de elaboração desta monografia, em 19 (dezenove) Anexos<sup>8</sup>.

A técnica normativo-estrutural utilizada pela Convenção de Chicago remonta à chamada “arquitetura binária”, na qual estabelece-se uma regra geral e principiológica (parte geral) para as diferentes partes específicas (partes específicas) (WEBERBAUER, 2022, p. 283).

Além disso, foi também através da Convenção de Chicago que surgiu a principal organização internacional da aviação civil: a Organização da Aviação Civil Internacional<sup>9</sup> (OACI, ou em inglês, ICAO - *International Civil Aviation Organization*), destinada, sobretudo, à manutenção contínua do supervisionamento, regulamentação e controle da aviação civil.

---

<sup>7</sup> BRASIL. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. **Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d21713.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm). Acesso em: 15 dez. 2024.

<sup>8</sup> ICAO. **Publication spotlight: The ICAO Annexes to the Convention on International Civil Aviation**. Disponível em: [https://unitingaviation-com.translate.goog/news/safety/publication-spotlight-the-icao-annexes-to-the-convention-on-international-civil-aviation/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=pt&\\_x\\_tr\\_hl=pt&\\_x\\_tr\\_pto=sge#:~:text=Os%20anexos%20estabelecem%20os%20Padrões,devem%20fazer%20para%20alcançá-los](https://unitingaviation-com.translate.goog/news/safety/publication-spotlight-the-icao-annexes-to-the-convention-on-international-civil-aviation/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt&_x_tr_pto=sge#:~:text=Os%20anexos%20estabelecem%20os%20Padrões,devem%20fazer%20para%20alcançá-los). Acesso em: 15 dez. 2024.

<sup>9</sup> ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. **Sobre a OACI**. Montréal: OACI, [2025]. Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>. Acesso em: 25 jun. 2025.

Destarte, tanto em virtude da estrutura normativa extremamente abrangente da Convenção de Chicago, como também do alto número de países signatários e ratificadores<sup>10</sup>, fato é que o acordo foi bem-sucedido em sedimentar as bases regulatórias do Direito Aeronáutico à nível global.

Apesar do grande desafio enfrentado pela OACI no momento de sua implementação, em termos de padronização das normas aeronáuticas internacionais - em especial devido às peculiaridades socioeconômicas dos diversos Estados aderentes - estabeleceu-se um certo grau de uniformidade das regras de tráfego aéreo (OSUNWUSI, 2020).

Percebe-se, com base no contexto histórico explicitado até aqui, que desde o surgimento do Direito Aeronáutico persiste uma inerente característica que remete à ideia de Direito Internacional Público, isto é, com o fito de superar o atributo principal dos Estados modernos e nacionais, que é a soberania, para uniformizar as normas sob um campo jurídico sujeito ao domínio do direito uniforme internacional (POLETTI, 1993).

Tal característica decorre do fato de que o transporte aéreo não conhece fronteiras físicas, o que evidentemente causa implicações na esfera jurídica. Na medida em que, com a aparição e desenvolvimento da aviação, por motivos de segurança nacional, a soberania dos Estados modernos ganhou uma nova dimensão e passou a aplicar-se não apenas à superfície terrestre, mas também ao espaço aéreo situado acima do seu território (VIGLINO, 2016, p. 161).

O conceito de soberania estatal, inobstante ter sido mitigado para que fosse possível a aplicação de normas uniformizadoras, ainda é tão presente e importante dentro da lógica do Direito Aeronáutico, que a própria Convenção de Chicago, em seu artigo primeiro, fixa como um dos princípios basilares o reconhecimento da soberania dos Estados aderentes sob o espaço aéreo situado acima do seu território (BRASIL, 1932), “Artigo 1º - Soberania. Os Estados contratantes reconhecem ter cada Estado a soberania exclusiva e absoluta sobre o espaço aéreo sobre seu território”.

Seguindo esta mesma lógica, o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n. 7.565/86) em nada difere da Convenção de Chicago ao dispor em seu artigo 11 (BRASIL, 1986), “O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial”.

---

<sup>10</sup> Atualmente, 193 nações são signatárias da Convenção de Chicago de 1944, que representam praticamente toda a comunidade internacional, garantindo a padronização global. Neste sentido, cf. INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **Member States**. Montréal: ICAO, [2025]. Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/member-states.aspx>. Acesso em: 25 jun. 2025.



Esta nova dimensão conceitual da soberania, que inclui a jurisdição estatal sob o espaço aéreo, também se faz presente nas chamadas “Cinco Liberdade do Ar”, que constituem a pedra basilar do sistema normativo de transporte aéreo internacional instituído pela OACI.

Criados por dois acordos assinados pelos países ratificantes da Convenção de Chicago, o *International Air Services Transit Agreement*<sup>11</sup> prevê que cada Estado contratante conceda aos demais a autorização para sobrevoar o seu espaço aéreo sem a necessidade de pousar (primeira liberdade do ar); a autorização para pousar sem propósito comercial (sem desembarque e embarque de passageiros, bagagens e carga), ou seja, para fins técnicos (segunda liberdade do ar); a autorização de um Estado contratante para que outro transporte pessoas, bagagens e cargas entre seus respectivos territórios (terceira e quarta liberdades do ar) ou entre seu território e o território de um terceiro Estado contratante (quinta liberdade do ar).

É com base nestas liberdades - e de outras quatro, mais recentes e que não chegaram a ser ratificadas por todos os países aderentes da OACI, inclusive o Brasil - que os Estados negociam entre si a extensão dos seus direitos sobre o espaço aéreo, para que as companhias aéreas estrangeiras possam transitar em seu território.

Estas negociações são materializadas por meio dos Acordos de Serviços Aéreos (ASA)<sup>12</sup>, que são tratados bilaterais internacionais por meio dos quais dois ou mais Estados disciplinam os serviços aéreos entre seus territórios, regulando provisões operacionais como o número de frequência de voos, designação de empresas autorizadas a sobrevoar o espaço aéreo, quadro de rotas, direitos de tráfego (liberdades aéreas), política tarifária e entre outros.

Assim apresentada, vê-se que a aviação civil constitui uma verdadeira espécie de exercício de soberania estatal, o que justifica a permanente manutenção deste conceito dentro da lógica do Direito Aeronáutico - desta vez com a abrangência do espaço aéreo - ao passo em que subsiste a sua mitigação, para que seja possível a unificação internacional de certas normas, que não podem ser concebidas sem um elevado grau de uniformidade, como questões envolvendo a segurança e a eficiência operacional.

Neste sentido, é perceptível que o Direito Aeronáutico tenta conciliar, de um lado, o exercício de soberania dos Estados, consubstanciado no fundamento principiológico de reconhecimento da soberania das nações signatárias da OACI sobre o espaço aéreo acima do

---

<sup>11</sup> Para uma apresentação sintética de cada liberdade do ar, cf. ICAO, **MANUAL ON THE REGULATION OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORT** (Doc 9626), 2ª ed., 2004, item 4.1.

<sup>12</sup> Para uma lista dos acordos bilaterais em vigor no Brasil, cf. AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **Acordos de Serviços Aéreos**. Brasília: ANAC, 15 mar. 2016 (atualizado em 9 abr. 2021). Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordos-bilaterais>. Acesso em: 25 dez. 2024.

seu território e mar territorial (artigo 1º da Convenção de Chicago); do outro, a universalização de normas, sob o pretexto de criação de um conjunto técnico-normativo autônomo, no intuito de afastar a interferência dos Estados nacionais na constituição e execução de normas e padrões a serem seguidos pelo setor.

Parte da doutrina adota a posição de que a natureza deste ramo jurídico é de direito transnacional, que pode ser definido, a grosso modo, como o direito que regula as ações ou eventos que transcendem fronteiras nacionais (VIGLINO, 2016, p. 161).

Tal descrição, entretanto, não comporta a melhor definição para o ramo, uma vez que tanto o Direito Internacional Público quanto o Privado, em certa medida, também se prezam a trazer previsibilidade normativa a uma série de eventos cujos efeitos não se limitam a fronteiras nacionais.

Neste sentido, o direito transnacional possui a peculiaridade de abranger regramentos de origem imprecisa e que não se encaixam perfeitamente nas tradicionais categorias do regime jurídico internacional, haja vista a forte influência de organismos internacionais paraestatais na criação e aplicação das normas, como é o caso da IATA (*International Air Transport Association*), que não é uma organização internacional criada por tratado internacional, composta por representantes de Estados (VIGLINO, 2016, p. 170), mas sim uma associação privada de classe, cujo objetivo é defender os interesses dos seus membros - que são as companhias aéreas.

### 3 O DIREITO AERONÁUTICO NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

#### 3.1 A INFLUÊNCIA DO DIREITO AERONÁUTICO INTERNACIONAL NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Inobstante as discussões acerca da natureza do Direito Aeronáutico, fato é que a sua “transnacionalidade” exerce profunda influência na estrutura normativa interna brasileira sobre aviação civil, mormente o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Em bem de verdade, uma parcela considerável desta influência advém do elevado grau de obrigatoriedade de algumas normas de cunho técnico previstas pela Organização da Aviação Civil Internacional.

A Convenção de Chicago, em seu capítulo X, prevê a existência e as responsabilidades da Comissão de Navegação Aérea, um órgão interno vinculado à OACI, cujo objetivo é a produção de normas a serem seguidas pelo setor após a sua aprovação pelo Conselho da Organização. À grosso modo, o corpo normativo produzido pela Comissão pode ser dividido em duas categorias distintas: os padrões e práticas recomendadas (SARPs); e os procedimentos para serviços de navegação aérea (PANS).

Os SARPs se caracterizam por versarem sobre matéria estritamente técnica. Não à toa, a primeira “espécie” desta categoria, os padrões, possuem a nomenclatura formal de *Standards for Air Navigation*, sendo expressamente definidos como qualquer especificação de características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como necessária para a segurança ou regularidade da navegação aérea (VIGLINO, 2016, p. 163).

Por outro lado, os chamados PANS, cuja nomenclatura formal traduz-se em *Recommended Practices for Air Navigation*, como o próprio nome preceitua, são definidos como especificações características cuja aplicação uniforme é reconhecida como recomendada para o setor aéreo.

A grande diferença entre as duas categorias normativas produzidas pela Comissão de Navegação Aérea reside, evidentemente, no grau de obrigatoriedade de sua aplicação, que acompanha proporcionalmente o nível de tecnicidade da norma.

Os SARPs são essenciais para a unicidade do setor aéreo e devem ser obrigatoriamente observados por todos os Estados aderentes da OACI. A sua aplicação se materializa por meio do artigo 37 da Convenção de Chicago, que representa a anuência de todos os Estados contratantes em remeter a regulamentação de normas técnicas à Comissão de Navegação Aérea.

Ou seja, os países se abstém de elaborar tais normas, ao passo em que também se comprometem a replicá-las na sua legislação interna.

É por este motivo que os Anexos da Convenção de Chicago - nos quais estão previstos os SARPs - não podem ser confundidos com a Convenção em si. Enquanto a segunda tem natureza de tratado internacional, os primeiros são caracterizados como normas de direito derivado, aprovados pela OACI e em aplicação via artigo 37 da Convenção, que exige os Estados contratantes a replicá-los em suas respectivas legislações nacionais.

No que concerne à legislação brasileira sobre aviação civil - representada em grande parte pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565/86) - a influência normativa exercida pelos Anexos da Convenção de Chicago é evidente, haja vista a necessidade de se uniformizar a aplicação de padrões técnicos a serem seguidos pelo setor. Neste sentido, em breve análise do CBA, vislumbra-se uma série de dispositivos harmônicos à Convenção e que atribuem aos Anexos a responsabilidade de regulamentação destas normas, à exemplo do artigo 20 e incisos da Lei:

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:  
 I - marcas de nacionalidade e matrícula e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade; (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)  
 II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem;  
 III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo da lista de passageiros, do manifesto de carga ou da relação de mala postal que, eventualmente, transportar. (Redação dada pela Lei nº 14.368, de 2022)

O inciso I do supracitado artigo, que versa sobre a necessidade de matrícula da aeronave, é regulamentado pelo Anexo 7<sup>13</sup> da Convenção de Chicago. O inciso II é regulado pelo Anexo 10<sup>14</sup>, enquanto o inciso III pelo Anexo 1<sup>15</sup>.

Vê-se, então, que para navegar no espaço aéreo brasileiro, os operadores devem obrigatoriamente seguir as normas da OACI, o que evidencia indubitavelmente a influência que o Direito Aeronáutico tem sobre a legislação do Brasil, enquanto Estado aderente da Convenção de Chicago.

---

<sup>13</sup> ANAC, **Anexo 7 À Convenção sobre Aviação Civil Internacional - Marcas de Nacionalidade e de Matrícula de Aeronaves**. Disponível em: <https://www.caac.org/Files/PortalReady/v000/downloads/anexo-7-traduzido.pdf>. Acesso em: 7 de jan. 2025.

<sup>14</sup> ANAC, **Anexo 10 À Convenção sobre Aviação Civil Internacional - Telecomunicações Aeronáuticas**. Disponível em: [https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/AN10\\_V2\\_cons%5B1%5D.pdf](https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/AN10_V2_cons%5B1%5D.pdf). Acesso em: 7 de jan. 2025.

<sup>15</sup> ANAC, **Anexo 1 À Convenção sobre Aviação Civil Internacional - Licenças de Pessoal**. Disponível em: [https://www.caac.org/Files/PortalReady/v000/downloads/ICAO\\_ANEXO\\_1\\_LIC\\_PESSOAL\\_SET\\_2016.pdf](https://www.caac.org/Files/PortalReady/v000/downloads/ICAO_ANEXO_1_LIC_PESSOAL_SET_2016.pdf). Acesso em: 7 de jan. 2025.

Neste aspecto, imperioso faz-se destacar que a unificação das normas de Direito Aeronáutico advindas diretamente da OACI, dispostas nos Anexos da Convenção de Chicago, é mera consequência não só da natureza da Convenção *per se*, enquanto tratado internacional que vincula os Estados partes, como também da natureza das próprias normas que ele dispõe, cuja tecnicidade sobrepõe-se a qualquer outro aspecto.

Deste modo, não uniformizar internacionalmente os SARPs mediante os Anexos da Convenção seria, em tese, conchamar aos Estados a elaboração e aplicação de direcionamentos técnicos para a aviação civil global. A consequência desta medida seria nada menos do que catastrófica para o setor, na medida que as diferenças normativas que inevitavelmente surgiriam entre os países impediriam o avanço do transporte aéreo global, porque não haveria segurança operacional para tanto.

Seguindo este raciocínio, não é possível conceber que uma aeronave que decolou da França, por exemplo, adentre no espaço aéreo brasileiro para pousar em um aeroporto no Brasil, seguindo normas operacionais francesas de voo que não se replicam no ordenamento brasileiro. Tal divergência potencializa consideravelmente as chances de um acidente aéreo.

Sendo assim, razoável se faz a compreensão da necessidade de um sistema normativo global uniforme, instituído por tratado internacional, com o objetivo de unificar normas técnicas e garantir a segurança operacional do setor. No entanto, contrasta com essa uniformidade a influência que normas não técnicas de Direito Aeronáutico - e que não derivam de tratados internacionais - exercem sobre a legislação nacional, trazendo uma complexidade adicional ao cenário jurídico.

Tal fato atesta - em certa medida - a peculiar característica “transnacional” deste ramo, defendida por autores como Viglino, segundo o qual, fontes normativas inusuais, que não se encaixam perfeitamente no ramo do Direito Internacional Público ou Privado, exercem influência nos Estados nacionais de modo a uniformizar as normas, independentemente do seu nível de tecnicidade.

Este é o caso das normas produzidas pela IATA (*International Air Transport Association*), conforme anteriormente mencionado, que se caracteriza como uma organização internacional voltada a representar e servir os interesses da indústria da aviação.

Criada na década de 1940 por um grupo de companhias aéreas norte-americanas e europeias, a Associação Internacional de Transporte Aéreo representa, hoje, mais de 300 empresas de transporte aéreo, o que corresponde a cerca de 80% da indústria da aviação civil global.

Devido ao seu elevado grau de representatividade e dissuasão econômica, a organização exerce um forte *lobbying* junto às agências reguladoras e outros órgãos públicos nacionais e na própria OACI, onde atua como ente consultivo, criando de forma autônoma padrões comerciais a serem seguidos por todo o setor, visando o melhor interesse das companhias aéreas - que são os seus representados.

A IATA não é, portanto, um órgão legislador nos moldes da Comissão de Navegação Aérea da OACI, responsável por elaborar os SARPS e PANs anteriormente discutidos. Suas “normas” são, em essência, recomendações e melhores práticas para o setor aéreo.

Neste sentido, embora os padrões adotados pela IATA não possuam força normativa obrigatória e vinculante às legislações nacionais, a sua ampla adoção pelo setor aéreo - capitaneada em grande medida pelo *lobbying* exercido pela organização - torna inevitável a sua influência nos ordenamentos jurídicos domésticos. No Brasil, o impacto da produção normativa da IATA pode ser constatado em diversos aspectos.

A título exemplificativo, cita-se a regulação sobre o transporte aéreo de artigos perigosos, a IATA *Dangerous Goods Regulations*<sup>16</sup> (DGR) que, no Brasil, encontra respaldo direto no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 175 (RBAC n. 175<sup>17</sup>), que prescreve os requisitos relacionados ao transporte civil de artigos perigosos por via aérea no Brasil, cujos dispositivos estão alinhados com as práticas recomendadas pela organização internacional.

Cita-se também o reconhecimento de carga aérea, que é um procedimento típico da atividade de transporte de mercadorias, padronizado pelo setor através do chamado *Air Waybill* (AWB), um documento elaborado e instituído pela IATA nas Resoluções CSC 600a e 600b, responsáveis sobre o tema (*Cargo Services Conference*<sup>18</sup>).

O AWB é um documento que formaliza o contrato de transporte aéreo de carga entre o expedidor e a companhia aérea. Ele funciona como recibo da mercadoria, comprovando que a carga foi aceita para transporte, além de servir como instrução detalhada para o manuseio, entrega e destino final da carga.

---

<sup>16</sup> IATA. **Dangerous Goods Regulations**. Disponível em: <https://www.iata.org/en/publications/dgr/>. Acesso em: 12 fev. 2025

<sup>17</sup> ANAC, **REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL RBAC Nº 175**. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-175>. Acesso em: 12 fev. 2025.

<sup>18</sup> IATA, **RESOLUTION 600b. Air Waybill - Conditions of Contract**. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/783ac75f30d74e32a8eaf26af5696b6/csc-600b-en-28dec2019.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2025.

Apesar de não constituir uma espécie de título de crédito, o AWB possui valor probatório relevante, estabelecendo os termos do transporte, as responsabilidades das partes e permitindo o rastreamento da carga durante todo o percurso. Sua padronização pela IATA foi essencial para garantir a eficiência e a segurança do transporte internacional de mercadorias, facilitando a integração entre diferentes operadores e jurisdições.<sup>19</sup>

No Brasil, diferentes normas recebem ou fazem referência ao AWB nos moldes instituídos pela IATA, como a Instrução Suplementar (IS) nº 175-004 da ANAC<sup>20</sup>, que dispõe sobre orientações quanto aos procedimentos para o transporte de substâncias biológicas e infectantes em aeronaves civis:

#### 6.8 Documentação

6.8.1 O transporte de substância infectante da Categoria A necessita dos seguintes documentos:

a) CT-e para transporte doméstico, preenchido de acordo com a IS nº 175-003, **ou Air Waybill (AWB) para o transporte internacional**; [...] (G.n.)

[...]

7.3.16 As substâncias infectantes atribuídas à UN 3373 não estão sujeitas a qualquer outro requisito do RBAC nº 175 desde que cumpram com o disposto nesta IS, incluindo:

a) o nome e o endereço do expedidor e do destinatário devem ser fornecidos em cada volume;

b) o nome e número de telefone 24 horas da pessoa responsável pelo conteúdo transportado devem ser fornecidos em um documento escrito (**como no CT-e ou no AWB**) ou no volume; [...] (G.n.)

A Instrução Normativa da Receita Federal (RFB) nº 800<sup>21</sup>, que trata do controle aduaneiro de cargas nos recintos alfandegados, como em aeroportos internacionais, faz referência direta à forma eletrônica do documento:

Art. 39. [...]

§ 7º Para fins do disposto no § 2º, o depositário deverá verificar, por meio de consulta ao CCT Importação, a existência de bloqueios que impeçam a entrega da carga **amparada por conhecimento de carga aéreo eletrônico (e-AWB)** pela qual ele assumiu a responsabilidade em decorrência de trânsito aduaneiro. (Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 2193, de 08 de maio de 2024) (G.n.)

Diante do exposto, fica evidente a influência do procedimento de conhecimento de embarque aéreo (AWB) na elaboração de normas brasileiras de aviação civil. Essa influência

<sup>19</sup> Cumpre mencionar que a Convenção de Montreal dispõe genericamente sobre a necessidade de documentação da carga (Artigo 6), não instituindo um modelo específico. Portanto, a IATA, por sua capacidade de diálogo entre as companhias aéreas, padronizou o documento, o que ressalta a importância da associação ao implementar pontos práticos a serem seguidos pelo setor. Neste sentido, cf. LELOUDAS, George; DEMPSEY, Paul S.; CHASSOT, Laurent (ed.). **The Montreal Convention: a Commentary**. 1. ed. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2023. 734 p. ISBN 978-1-80088-985-9.

<sup>20</sup> ANAC, **INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS Nº 175-004**. Disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-175-004/@@@display-file/arquivo\\_norma/IS175-004B.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-175-004/@@@display-file/arquivo_norma/IS175-004B.pdf). Acesso em: 18 mar. 2025.

<sup>21</sup> RFB, **Instrução Normativa RFB nº 800**, de 27 de dezembro de 2007. Acesso em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15753>. Acesso em: 18 mar. 2025.

se manifesta especialmente nas instruções normativas dirigidas à Administração Pública, abrangendo tanto os procedimentos para o transporte de tipos específicos de carga, quanto os trâmites operacionais de importação.

Ademais, a ingerência da produção normativa da IATA também pode ser vislumbrada na jurisprudência nacional. Em diferentes ocasiões, Cortes brasileiras já solucionaram lides apontando regulamentações da IATA como fundamentação decisória. São múltiplas as situações, que vão desde à habilitação técnica de licitante em processo licitatório, até relações contratuais de transporte aéreo de carga e fornecimento de bilhetes e passagens aéreas.

1) DIREITO ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. LICITAÇÃO. CANDIDATA INABILITADA POR, SUPOSTAMENTE, NÃO TER COMPROVADO QUALIFICAÇÃO TÉCNICA. ANÁLISE QUE NÃO CONSIDEROU A INTEGRALIDADE DOS DOCUMENTOS APRESENTADOS. FORMALISMO EXACERBADO. CUMPRIMENTO DO EDITAL PELA VENCEDORA. APLICAÇÃO DA ISONOMIA E DA FINALIDADE DO CERTAME. a) Os artigos 3º e 41 da Lei nº 8.666/93 (Lei de Licitações) preceituam que: “A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhe são correlatos”; e, “A administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada”. b) É certo que exigência de qualificação técnica visa comprovar que a Licitante possui qualificação técnica mínima necessária para a consecução de objeto compatível/semelhante com o objeto licitado. c) Se é certo que a Administração, ao realizar processos licitatórios, deve se orientar, dentre outros, pelo princípio da legalidade, não é menos certo que tais princípios são balizados pelas finalidades da licitação, dentre as quais se sobressai, para o caso concreto, a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública, tal como prescrito pela Lei nº 8.666/1993. d) **No caso, o Edital do Certame exigia, dentre outros, para qualificação técnica, “...7.6.2 Documento que comprove o credenciamento da empresa junto ao IATA – Internacional Air Transport Association que, se emitido em língua estrangeira, deverá ser apresentada conjuntamente a versão em vernáculo firmada por tradutor juramentado. A empresa que não possuir credenciamento no IATA nos termos previstos nesse subitem poderá apresentar, alternativamente: a) declaração solidária de agência consolidadora, com firma reconhecida, acompanhada de comprovação de credenciamento da consolidadora junto ao IATA, nos termos do item 7.6.2”.** e) E, no caso, diferentemente do alegado pelas Agravantes, a D. A. VOJIVODA AGÊNCIA DE VIAGENS E TURISMO juntou documento em momento próprio, comprovando que possui Contrato com a empresa BREMENTUR, credenciada junto ao IATA, cumprindo, assim, a princípio, a finalidade da exigência editalícia. f) É bem de ver, ainda, que a declaração, data de 25 de outubro de 2022, firmada pelo representante da consolidadora BREMENTUR, atesta que existe relação contratual com a D. A. VOJIVODA AGÊNCIA DE VIAGENS E TURISMO, demonstrando-se, assim, em sede de cognição sumária, a existência de Contrato de fornecimento vigente. g) Portanto, pelas provas constantes do processo, nota-se que empresa D. A. VOJIVODA AGÊNCIA DE VIAGENS E TURISMO, inabilitada do Certame Licitatório, apresentou os documentos que atendem à finalidade das exigências de qualificação técnica do Edital, merecendo mantida a decisão que determinou a suspensão do Procedimento Licitatório. 2) AGRAVO DE INSTRUMENTO A QUE SE NEGA PROVIMENTO. (TJPR - 5ª Câmara Cível - 0001026-12.2023.8.16.0000 - Curitiba - Rel.: DESEMBARGADOR LEONEL CUNHA - J. 05.06.2023). Disponível em:



<https://portal.tjpr.jus.br/jurisprudencia/j/4100000023591031/Acórdão-0001026-12.2023.8.16.0000#>. Acesso em: 18 mar. 2025. (G.n.)

PROCESSO CIVIL. DEMONSTRATIVO DE FATURAMENTO DE COMPANHIA AÉREA. DOCUMENTO ELABORADO PELA INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION - IATA/BRASIL POR INTERMÉDIO DO CHAMADO BSP - BILLING AND SETTLEMENT PLAN. DOCUMENTO QUE SE RECONHECE COMO TÍTULO HÁBIL A APARELHAR PROCEDIMENTO MONITÓRIO. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. I - **A empresa aérea Agravante está legitimada a manejar ação monitória calcada em demonstrativo de faturamento elaborado pela IATA - BSP - BRASIL. Trata-se de documento que goza de força probante porque não elaborado unilateralmente pelo devedor, mas por associação que atua no setor de transporte aéreo internacional - IATA - e a que, como colaboradora, se filiou a parte Agravada ao se submeter a processo de credenciamento de agentes de viagem.** II - **A Recorrida conheceu e aquiesceu à idéia de participar de sistema de abrangência mundial no setor de transporte aéreo internacional. Aufere vantagens que advêm do programa oferecido pela IATA, devendo, também, se submeter às condições previamente estabelecidas, entre as quais o modo centralizado e padronizado de distribuição de bilhetes de passagem, prestação de contas, emissão de faturas únicas e liquidação de débitos entre agentes de viagens e empresas aéreas.** III - Demonstrativo de Faturamento que revela inequívoca aptidão para fazer presumir a existência do débito reclamado por meio de procedimento monitório. Eventual dúvida quanto à liquidez do crédito pretendido ou mesmo legitimidade da dívida poderá ser discutida em ação de embargos (Art. 1.102c CPC). Faculdade reconhecida ao credor de emprego da ação monitória. IV - Recurso conhecido e provido. (**Acórdão 345198, 20070020009270AGI**, Relator(a): DIVA LUCY DE FARIA PEREIRA, 6ª TURMA CÍVEL, data de julgamento: 03/12/2008, publicado no DJe: 11/03/2009.) Disponível em: <https://jurisdf.tjdft.jus.br/resultado?sinonimos=true&espelho=true&inteiroTeor=false&textoPesquisa=IATA&nomeRelator=DIVA%20LUCY%20DE%20FARIA%20PEREIRA&orgaoJulgador=6ª%20TURMA%20CÍVEL>. Acesso em: 18 mar. 2025. (G.n.)

Agencia de viagens. Descredenciamento pela IATA. Venda de passagens aéreas. Cartões de crédito fraudulentos. **Violação às normas da Resolução 802 da Associação Internacional de Transporte Aéreo. Irregularidades demonstradas documentalmente. Inadimplemento que justifica a resolução do contrato.** Dever de indenizar não caracterizado. Ilegitimidade passiva do segundo réu. Provimento ao agravo retido do SNAE. Desprovidos dos demais recursos. (**TJRJ - 0125334-76.1999.8.19.0001 - APELAÇÃO**. Des(a). BERNARDO MOREIRA GARCEZ NETO - Julgamento: 28/02/2007 - DÉCIMA CÂMARA CÍVEL). Disponível em: <https://www3.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=0003FC81E46B72AD06845215511B29CCEEC8A51BC35B593D>. Acesso em: 18 mar. 2025. (G.n.)

Portanto, percebe-se que, muito embora não haja uma replicação *ipsis litteris* das normas da IATA no ordenamento brasileiro ou uma remissão direta - como ocorre com os Anexos da Convenção de Chicago -, fato é que elas têm um impacto significativo no setor aéreo nacional, influenciando a regulamentação da ANAC e de outros órgãos da Administração Pública, bem como as operações das empresas e as práticas do mercado.

Em virtude de tudo o que foi exposto, faz-se perceptível a constatação de que o Direito Aeronáutico Internacional - seja ele decorrente de tratado internacional celebrado entre Estados-nações, seja de organização internacional paraestatal - exerce profunda influência na produção normativa brasileira sobre a matéria. Evidente que, a depender do grau de tecnicidade

da norma, seu nível de vinculação e obrigatoriedade ao Estado tornam-se pontos de extrema essencialidade, como é a situação dos SARPs.

Nestes casos, como visto, a tecnicidade da norma e sua crucial importância para a segurança operacional do setor justificam a sua vinculação obrigatória, que é materializada mediante o comprometimento do Estado signatário em não elaborá-las por si próprio, ao passo em que também as reproduz nos moldes dispostos nos Anexos da Convenção de Chicago.

Situação distinta é a das demais normas, que, por não possuírem caráter técnico, não têm sua justificativa de aplicação necessariamente amparada na segurança do setor e, por conseguinte, carecem de obrigatoriedade. Neste sentido, sua reprodução no ordenamento interno é capitaneada pela dissuasão econômica dos agentes envolvidos responsáveis por sua elaboração, que o fazem em nome da unicidade econômica e organizacional da aviação comercial.

Não assim o fosse, a própria IATA não disporia no preâmbulo de uma de suas principais regulamentações:

Embora as políticas, os princípios e processos definidos neste documento visem constituir a melhor prática para aplicação em nível mundial, **é possível que alguns estados ou regiões também possam ter regulamentos regendo algumas destas questões. Nesses casos, esses regulamentos prevalecerão sobre as políticas, os princípios e processos destas diretrizes.**

No caso em que um estado ou um governo tencione desenvolver e implementar as suas próprias regras ou procedimentos, devem ser adotados os princípios destas diretrizes. **A IATA encoraja o uso destas diretrizes como base para esses regulamentos.** (WSG, item 2.1.3.). (G.n.)

Os vocábulos usados nos trechos evidenciam a permanente posição ambígua das normas da IATA com relação aos Estados e sua ausência de reprodução obrigatória justificável nos ordenamentos domésticos.

Não obstante, em maior ou menor medida, a sua ingerência no regramento brasileiro sobre aviação civil é incontestável.

### 3.2 AS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL E O REGIME INTERNACIONAL DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO

Merece uma análise mais criteriosa a Convenção de Montreal e a sua recepção no ordenamento jurídico brasileiro, porque inobstante ter sido promulgada mediante tratado internacional e recepcionada no país via Decreto, o seu conteúdo não é necessariamente técnico, de modo que a sua vinculação e obrigatoriedade ao Estado aderente não podem ser justificadas

sob esse aspecto. Neste sentido, compreender a obrigatoriedade de sua acepção, com o peso de “ser lei” no Brasil, demanda uma investigação mais específica.

Entender a Convenção de Montreal pressupõe, *a priori*, compreender o contexto histórico do seu surgimento.

As suas origens remontam à Convenção de Varsóvia, aprovada na Polônia em 1929 e ratificada por diversos países, inclusive o Brasil, que o fez em 1931 por meio do Decreto nº 20.704<sup>22</sup> promulgado pelo Congresso Nacional.

O principal objetivo da Convenção de Varsóvia foi o de unificar, entre os Estados signatários, certos aspectos relacionados ao transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens e cargas, mediante remuneração.

Transporte aéreo internacional, nos termos da Convenção, é aquele que ocorre entre dois Estados signatários, ou no de apenas um quando estiver prevista escala em território estrangeiro, mesmo que não seja de Estado contratante.

Dentre os principais pontos abordados pela Convenção de Varsóvia, destaca-se, para fins de delimitação do escopo desta monografia, o regime de responsabilidade civil do transportador aéreo.

No Decreto, restou estabelecido que o transportador aéreo responde civilmente pelos danos ocasionados por morte, ferimentos ou lesões corporais sofridas pelo viajante, desde que estes eventos tenham ocorrido a bordo da aeronave ou no trâmite das operações de embarque e desembarque (artigo 17); pelo dano ocasionado por destruição, perda ou avaria da bagagem quando esta estiver sob a guarda do transportador (artigo 18) e; pelo dano proveniente do atraso no transporte (artigo 19).

Os artigos 20 e 21 trataram de estabelecer as causas de exclusão ou de atenuantes da responsabilidade do transportador, ao disporem que o transportador não será responsabilizado caso prove que tomou todas as medidas necessárias a evitar o dano ou que não foi possível tomá-las e; caso prove que o dano foi causado pelo próprio passageiro lesado ou que ele tenha contribuído diretamente para a sua consumação, respectivamente.

O artigo 22, por sua vez, instituiu a mais controversa questão acerca da temática, ao prever as limitações do montante indenizatório devido pelo transportador precedentemente fixados no texto legal.

#### ARTIGO 22

---

<sup>22</sup> BRASIL. Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931. **Promulga a Convenção de Varsovia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional.** Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d20704.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d20704.htm).

**(1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, à importância de cento e vinte e cinco mil francos, por passageiro. [...]**

**(2) No transporte de mercadorias, ou de bagagem despachada, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilograma, salvo declaração especial de "interesse na entrega", feita pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedidor tinha entrega.**

**(3) Quanto aos objetos que o viajante conserve sob os guarda, limita-se a cinco mil francos por viajante a responsabilidade do transportador.**

**(4) As quantias acima indicadas consideram-se referentes ao franco francês, constituído de sessenta e cinco e meio miligramas do ouro, ao título de novecentos milésimos de mil finos. Elas se poderão converter, em números redondos na moeda nacional de cada, país. (G.n.)**

A Convenção vedou que o transportador se exonerasse de sua responsabilidade ou que fixasse limite indenizatório inferior ao estabelecido no texto legal, além de proibi-lo que fizesse uso das disposições da própria Convenção que excluíssem ou limitassem a sua responsabilidade nos casos em que restasse comprovado o seu dolo ou culpa na ocorrência do dano (arts. 24 e 25, respectivamente).

Do artigo 26 ao 29 foram fixados os prazos. A ação de responsabilidade poderia ser ajuizada, à critério do passageiro/autor, no território de quaisquer um dos Estados contratantes em até 02 (dois) anos contados da data de chegada, do dia em que a aeronave deveria ter chegado ao seu destino ou do da interrupção do transporte.

Por fim, vale destacar o disposto nos artigos 32 e 33. O primeiro instituiu que são nulas todas as cláusulas do contrato de transporte ou dos acordos particulares pelos quais as partes derogam as normas da Convenção; o segundo possibilita ao transportador estabelecer regulamentos especiais, desde que eles não estejam em contradição com as disposições da Convenção.

Tem-se, portanto, assim inaugurado pela Convenção de Varsóvia, o que pode ser chamado de regime internacional de responsabilidade civil do transportador aéreo, que em síntese, institui a responsabilidade subjetiva com culpa presumida do transportador, com limites indenizatórios previamente fixados em lei e prazo prescricional bienal.

Com o decorrer do tempo, o regime estabelecido pela Convenção de Varsóvia sofreu sucessivas modificações, cuja principal finalidade foi a atualização dos valores originalmente estipulados. Tal necessidade decorreu do fato de que, em um período relativamente curto, diversas jurisdições nacionais passaram a proferir decisões que impunham aos transportadores aéreos, condenações superiores aos limites de responsabilidade fixados pelo tratado.

Neste sentido, as duas primeiras alterações da Convenção (Protocolo de Haia de 1955 e Convenção de Guadalajara de 1961) tiveram como objetivo central o aumento do limite

indenizatório. A terceira alteração, por sua vez, feita pelo Protocolo da Guatemala de 1971, representou o primeiro passo na modernização do regime da responsabilidade civil do transportador aéreo, porque ele não só aumentou o limite indenizatório, como também instituiu a responsabilidade objetiva do transportador, substituindo o antigo sistema de presunção de culpa e impedindo com que os transportadores se valessem do artigo 20 da Convenção para se eximirem de indenizar em quaisquer hipóteses<sup>23</sup>.

A transição da Convenção de Varsóvia para a de Montreal começou a tomar corpo quando em 1979 os Protocolos 1, 2, 3 e 4 de Montreal alteraram a unidade de medida do valor da indenização do franco poincaré para o Direito Especial de Saque (DES). O DES é um instrumento monetário criado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) em 1969, destinado a completar as reservas monetárias dos países membros. Ele não constitui uma moeda *per se*, mas tão somente um ativo de reserva suplementar, baseado em uma “cesta” das principais moedas internacionais. A sua conversão direta para o Real (BRL) pode ser feita pelo próprio conversor de moedas do Banco Central<sup>24</sup>.

Em seguida, por intermédio da IATA, em 1995 foi firmado na Malásia o “Acordo de Kuala Lumpur”, formalmente conhecido como *IATA Inter-carrier Agreement*<sup>25</sup>.

Muito embora não constituísse um tratado internacional – como é de praxe nas fontes normativas deste ramo jurídico, conforme amplamente discutido nos tópicos anteriores – o acordo de natureza contratual teve aderência de boa parte das companhias aéreas do mundo e foi bem-sucedido na instituição de alterações práticas fundamentais no regime internacional de responsabilidade civil do transportador aéreo inaugurado pela Convenção de Varsóvia, alterações essas que podem ser assim resumidas: a) extirpação integral do teto indenizatório (art. 22, § 1º); b) responsabilidade civil objetiva do transportador até o limite de

---

<sup>23</sup> SOTO, Germán Delgado. **Régimen de la responsabilidad contractual del transportista en el Derecho Internacional Privado Aéreo: pasado y futuro**. Revista de la Facultad de Derecho, Caracas, n. 56, p. 71-117, 2001. p. 89-90. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=5qYu8ykfa0QC&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 23 abr. 2025.

<sup>24</sup> BRASIL. Banco Central. **Conversor de Moedas**. [Brasília]: BCB. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/conversao>. Acesso em: 24 abr. 2025.

<sup>25</sup> INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION. **Inter-carrier Agreement on Passenger Liability**. Kuala Lumpur: IATA, 1995.

aproximadamente U\$ 146.000,00; c) juízo competente é aquele que aplica o direito do domicílio do passageiro (no intuito de evitar o foro *shopping*)<sup>26</sup>.

Concomitantemente, a Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), por meio da Comissão de Navegação Aérea, já promovia discussões e estudos no intuito de atualizar o sistema de responsabilidade civil do transporte aéreo internacional da Convenção de Varsóvia, que naquele ponto já se encontrava datado, modificado por diversas atualizações e, em certa medida, até mesmo em desuso por iniciativa das próprias companhias aéreas, que sob os auspícios da IATA, abriram mão de diversas prerrogativas constantes na Convenção por meio do supracitado *Inter-carrier Agreement*.

Finalmente, em 1999, realizou-se na cidade de Montreal, no Canadá, a Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, promovida pela OACI. Na ocasião, foi reconhecida a relevância da Convenção de Varsóvia para a harmonização do Direito Aeronáutico no âmbito do Direito Internacional Privado. Ao mesmo tempo, destacou-se a necessidade de sua atualização, em razão do surgimento de novas abordagens principiológicas já presentes na doutrina da Responsabilidade Civil à época, como o princípio da reparação equitativa.

Como foi realizada em Montreal, a Convenção ganhou o nome da cidade onde fora aprovada<sup>27</sup>. O Brasil foi um dos seus signatários e em 2006, quando o Congresso Nacional aprovou o Decreto nº 5.910/06<sup>28</sup>, as novas normas passaram a valer na jurisdição brasileira.

A Convenção de Montreal manteve o mesmo âmbito de aplicação da Convenção de Varsóvia, ou seja, aplica-se a transportes aéreos internacionais de pessoas, bagagens ou cargas. Entendendo-se o transporte internacional como aquele que ocorre entre dois Estados-partes ou em apenas um quando for realizada escala em território estrangeiro, mesmo que não seja de Estado-parte (artigo 1º).

O regime de responsabilidade civil internacional do transportador aéreo, contudo, sofreu significativas alterações. Dentre as quais merecem ser destacadas:

---

<sup>26</sup> BENJAMIN, Antônio Herman. **O Transporte Aéreo e o Código de Defesa do Consumidor**. Biblioteca Digital Jurídica do STJ (BDJur), Brasília, p. 10. Disponível em: <http://bdjur.stj.jus.br/dspace/handle/2011/8973>. Acesso em: 24 abr. 2025.

<sup>27</sup> TARGA, Maria Luiza Baillo. **O Diálogo das Fontes como Método de Aplicação Harmônica do Código de Defesa do Consumidor e da Convenção de Montreal Nos Contratos de Transporte Aéreo Internacional**, p. 39. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/179138>. Acesso em: 29. abr.2025.

<sup>28</sup> 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: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm). Acesso em: 29. abr. 2025.

a) O transportador aéreo responde civilmente pelos danos causados ao passageiro em caso de morte ou lesão corporal, desde que o acidente tenha ocorrido a bordo da aeronave ou durante o embarque e desembarque dela (artigo 17, 1), não podendo o transportador excluir ou limitar a sua responsabilidade que não exceda 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro (art. 21, 1). Excedendo tal valor, o transportador poderá se eximir da responsabilidade, caso prove que o dano não decorreu de sua negligência, ação ou omissão ou que o dano decorreu de negligência, ação ou omissão indevida de terceiro (artigo 21, 2).

b) O transportador aéreo é civilmente responsável pelos danos causados em caso de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada, caso estes eventos tenham ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada esteja sob custódia do transportador, salvo se o dano tiver decorrido da natureza, defeito ou vício próprio da bagagem (artigo 17, 2). A responsabilidade do transportador limita-se a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro se este não tiver declaração especial de valor (artigo 22, 2), salvo se o dano tiver decorrido de ação ou omissão do transportador (ou de seus prepostos), com intenção de causar o dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria o dano (artigo 22, 5).

c) O transportador aéreo é civilmente responsável pelos danos causados em caso de destruição, perda ou avaria de bagagem não registrada (bagagem de mão) se decorrentes de sua culpa ou de seus prepostos (artigo 17, 2).

d) O transportador aéreo responde civilmente pelos danos decorrentes de atrasos no transporte de pessoas, bagagens ou cargas, salvo se comprovar que ele e seus prepostos adotaram todas as medidas razoavelmente cabíveis para evitar o dano ou que lhes foi impossível adotá-las (artigo 19). Em caso de atraso no transporte de pessoas, a indenização devida pelo transportador limita-se a 4.150 Direitos Especiais de Saque (artigo 22, 1). Em se tratando de atraso de bagagem, a limitação é de 1.000 Direitos Especiais de Saque, salvo se houver declaração especial de valor (artigo 22, 2). No atraso de carga, a limitação é de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma transportado, salvo se houver declaração especial de valor (artigo 22, 3). Tais limites não serão aplicados caso o transportador e seus prepostos tiverem agido ou se omitido com a intenção de causar o dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causariam o dano (artigo 22, 5).

e) Em todos os casos acima, o transportador ficará total ou parcialmente isento de responsabilidade, caso comprove que a vítima do dano tenha o causado ou contribuído para o resultado danoso por negligência, erro ou omissão (artigo 20).

Ademais, o artigo 23 estabelece que, no caso de ações judiciais, a conversão das somas indenizatórias nas moedas nacionais se fará conforme o valor de tais moedas em Direitos Especiais de Saque, na data da sentença.

Os artigos 25 e 26 tornam lícita a convenção contratual entre o transportador e o passageiro que preveja a extirpação do teto indenizatório para limites superiores ou que não preveja qualquer limite. *A contrario sensu*, é nula toda cláusula contratual que exonere o transportador da responsabilidade ou que estabeleça limite indenizatório inferior ao texto legal.

O artigo 29 estabelece que toda ação que tenha como fundamento a referida Convenção ou que decorra de um descumprimento contratual ou ato ilícito, não admitirá a outorga de indenização de caráter punitivo, exemplar ou de qualquer natureza que não a indenizatória.

Por fim, o artigo 35 manteve o mesmo prazo prescricional bienal para as ações indenizatórias, que poderão ser ajuizadas, à escolha do autor, perante o tribunal de domicílio do transportador, de sua sede ou matriz, ou perante o tribunal do local do destino. Em caso de indenizatória por morte ou lesão do passageiro, a ação poderá ser ajuizada no foro do domicílio do passageiro no momento do acidente (artigo 33).

Da leitura dos artigos destacados, constata-se significativas diferenças entre o atual regime internacional de responsabilidade civil do transportador aéreo da Convenção de Montreal e o que fora originalmente instituído pela Convenção de Varsóvia, antes de suas sucessivas modificações até a Conferência Internacional de Direito Aeronáutico em 1999.

Nesta toada, é possível esquematizar as diferenciações entre o antigo e o atual regime da seguinte forma:

Tabela 1 - Diferenças entre as Convenções de Varsóvia e Montreal

| ASPECTO                       | CONVENÇÃO DE<br>VARSÓVIA (1929)                          | CONVENÇÃO DE<br>MONTREAL (1999)                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Natureza da responsabilidade  | Subjetiva com culpa presumida até certo limite.          | Objetiva até certo limite, subjetiva acima do limite (em caso de morte ou lesão do passageiro); Subjetiva com culpa presumida até certo limite (dano, perda ou avaria da bagagem e da carga e atrasos). |
| Contabilização da indenização | Francos Poincaré (unidade monetária escritural e que tem | Direito Especial de Saque (DES).                                                                                                                                                                        |



|                                                                        |                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                        | seu valor correspondente em ouro).                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                       |
| Limite da indenização por morte ou lesão do passageiro                 | 125.000,00 francos por passageiro.                                                                                                                                 | 100.000,00 DES por passageiro.                                                                                                                                                                                                        |
| Limite da indenização por danos, perda ou avaria da bagagem e da carga | Bagagem e carga: 250 francos/kg.                                                                                                                                   | Bagagem: 1.000 DES por passageiro; Carga: 17 DES/kg.                                                                                                                                                                                  |
| Limite da indenização por atraso do passageiro, bagagem e carga        | Passageiro: Não há menção expressa no texto legal; Bagagem e carga: 250 francos/kg.                                                                                | Passageiro: 4.150 DES por passageiro; Bagagem: 1.000 DES por passageiro; Carga: 17 DES/kg.                                                                                                                                            |
| Defesa do transportador                                                | Provação de que tomou todas as medidas necessárias para evitar o dano; Comprovação de culpa exclusiva ou parcial do passageiro ou de terceiro, ou dano inevitável. | Provação de que tomou todas as medidas necessárias para evitar o dano (em caso de dano, perda ou avaria da bagagem e da carga e atrasos); Comprovação de culpa exclusiva ou parcial do passageiro ou de terceiro, ou dano inevitável. |

Fonte: O autor, (2025).

Decerto que o regime jurídico evoluiu em prol do passageiro ao longo dos anos, na medida em que certas disposições que limitavam a tutela do direito indenizatório foram mitigadas ou eliminadas. Exemplos desta evolução foram a instituição da responsabilidade objetiva do transportador até um certo limite indenizatório para os casos de morte ou lesão do passageiro, dado que originalmente falava-se em culpa presumida do transportador aéreo para todas as hipóteses; e o próprio aumento do limite indenizatório com o tempo.

Contudo, apesar das sucessivas alterações promovidas na Convenção de Varsóvia, culminando na Convenção de Montreal de 1999, certos elementos fundamentais desse regime jurídico mantiveram-se inalterados. Dentre eles, destaca-se como traço marcante da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional a limitação do valor devido (*quantum debeatur*) previamente estabelecido em percentuais legais. Além disso, a proibição de indenizações de natureza punitiva extrapatrimonial é igualmente uma característica distintiva dessa legislação.

Evidente que tais características destoam o referido regime jurídico da noção de Responsabilidade Civil arraigada pelo Código Civil de 2002 e pelo Código de Defesa do Consumidor – CDC.

Em um primeiro momento, é possível apontar como causa da distinção entre os dois regimes o fato de que o primeiro precede o segundo. Em outras palavras, como discutido anteriormente, a legislação aeronáutica – independentemente da matéria em questão – é uma legislação que foi construída “de fora para dentro”, ou seja, que tem suas origens no Direito Internacional (ou Transnacional), dada a inerente capacidade transfronteiriça da aviação, sendo posteriormente incorporada às legislações nacionais.

Nesta toada, urge salientar que a Convenção de Varsóvia, responsável por positivar as normas de Direito Aeronáutico relacionadas ao Direito Internacional Privado (que inclui a responsabilidade civil), precede em mais de 60 (sessenta) anos o CDC e em 57 (cinquenta e sete) anos o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) de 1986.

O CBA, aliás, que é a legislação responsável por instituir as normas internas de Direito Aeronáutico (incluindo as de responsabilidade civil), replica o mesmo regime jurídico internacional para os voos internos. Isto é, a noção que norteia a Responsabilidade Civil de um contrato de transporte aéreo que ocorre integralmente em território brasileiro é a mesma de um contrato de transporte aéreo internacional.

Em diferentes dispositivos, a Lei n. 7.565/86 reproduz as características basilares da Responsabilidade Civil do transportador aéreo internacional, replicando-as no contrato de transporte aéreo doméstico:

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, conseqüente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, **limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN**, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro. (G.n.)

[...]

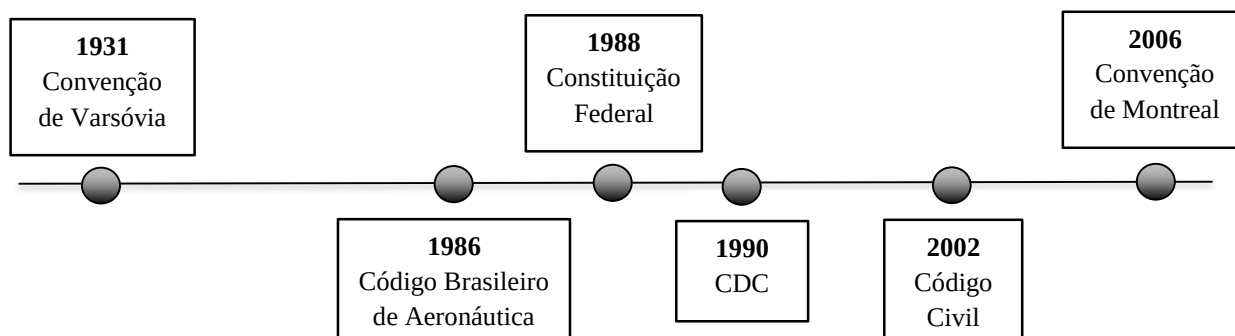
Art. 317. **Prescreve em 2 (dois) anos a ação:**

I - **por danos causados a passageiros, bagagem ou carga transportada**, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte; (G.n.)

Vê-se assim, que perdurou por muito tempo no Brasil, de forma incontestável, o regime internacional de responsabilidade civil do transportador aéreo, através da recepção da Convenção e também pela própria replicação do regime internacional via legislação interna. Fato este que também atesta a influência do Direito Aeronáutico Internacional na legislação brasileira.

A cronologia da evolução normativa brasileira em matéria de aviação civil – no que concerne à responsabilidade civil – pode ser assim visualizada, resumidamente:

Figura 1 - Linha do Tempo Legislação Brasileira de Aviação Civil



Fonte: O autor, (2025).

Contudo, explicitar a causa da diferenciação entre os regimes não é o mesmo que apontar a sua justificativa.

Nesse contexto, considerando que a Convenção de Varsóvia surgiu no longínquo ano de 1929, ainda na vigência da extinta Convenção de Paris, evidente que as condições técnicas da aviação civil naquele período eram muito distintas das atuais. Como resultado, a aviação comercial em larga escala ainda estava longe de assemelhar ao cenário presente.

Acidentes aéreos eram muito mais frequentes e os operadores de voo enfrentavam desafios de ordem técnica e legal, dada a falta de harmonização entre os países sobre diversos aspectos da aviação<sup>29</sup>, desde os procedimentos de voo, até questões relacionadas ao Direito Internacional Privado – entraves que só começaram a ser superados a partir da Convenção de Chicago de 1945 e a criação da OACI<sup>30</sup>, como visto anteriormente.

Dessa forma, o advento da Convenção de Varsóvia pode ser interpretado como uma resposta do próprio Direito ao estado da técnica da aviação naquela época. Os profissionais do

<sup>29</sup> “The lack of uniformity in international air law, particularly with regard to the liability of international airlines, led to the Warsaw Convention of 1929”. (KARENG, Yaya. **INTERNATIONAL AVIATION/AIRSPACE LAW AN OVERVIEW**. International Journal of Law Reconstruction, 2020, p. 57). Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/348062074\\_INTERNATIONAL\\_AVIATIONAIRSPACE\\_LAW\\_AN\\_OVERVIEW](https://www.researchgate.net/publication/348062074_INTERNATIONAL_AVIATIONAIRSPACE_LAW_AN_OVERVIEW). Acesso em: 09 jun. 2025.

<sup>30</sup> “Through the EDA analysis, the pivotal role of ICAO in reducing aviation accidents was highlighted. Notably, a significant decline in accident occurrences was observed following the establishment of the ICAO. More specifically, a substantial decrease of 70.9% per year on average was recorded for accidents caused by technical issues”. (PASSARELLA, Rossi; VENY, Harumi; FACHRURROZI, Muhammad; SAMSURYADI, Samsuryadi; VINDRIANI, Marsella. **Evaluating the influence of the International Civil Aviation Organization on aircraft accident rates and fatalities: a seven-decade historical data analysis**. *Acadlore Transactions on Applied Mathematics and Statistics*, v. 1, n. 1, p. 33–43, 2023, p. 41). Disponível em: <https://doi.org/10.56578/atams010104>. Acesso em: 09 jun. 2025.

setor aéreo perceberam muito cedo que, para que a iniciativa privada pudesse capitanear o avanço da aviação civil, incentivos haviam de ser concedidos em prol de uma lógica econômica que encorajasse o investimento das empresas privadas no setor, através da mitigação de riscos.

A característica da mitigação de riscos, enquanto marca distintiva deste regime jurídico, é materializada justamente na limitação do valor indenizatório devido, nos percentuais previamente fixados no texto legal. Trata-se de um tratamento jurídico, aliás, que também se faz presente no transporte marítimo, que precedeu em muito o transporte aéreo e que também veio “de fora para dentro”, sob a bandeira internacional da unificação e uniformização.

Acerca das condições adversas à exploração econômica da aviação civil nas primeiras décadas do século XX — agravadas, ainda, pelo fato de que essa atividade era restrita a uma parcela socioeconômica bastante limitada da população —, poucas descrições são tão precisas quanto a oferecida por Herman Benjamin, cuja transcrição se mostra oportuna e necessária:

**“Por um lado, a indústria surgiu sob um clima original de aventura, de insegurança geral e tecnológica, de sofisticação, de aparência supérflua e elitista. Tudo isso bastava para explicar suficientemente a existência de mecanismos exoneratórios ou limitativos de responsabilidade civil. Pesava, em particular, a percepção do nascente serviço como beneficiando um grupo pequeno de privilegiados, admiradores da novidade, mais ainda quando acoplada ao perigo. Qualquer fechamento dos mecanismos jurisdicionais asseguradores da plena reparação não traria consigo efeitos anti-distributivos, posto que limitado no, plano subjetivo, a uma casta diminuta de usuários”.**<sup>31</sup> (G.n.)

Da leitura do trecho, constata-se claramente que na visão de Herman Benjamin, a posição ocupada pelo regime jurídico aeronáutico é a de privilégio. Segundo o atual Presidente do STJ, o transporte aéreo, desde o seu nascimento, postulou (e recebeu) tratamento diferenciado pelo Direito, o que em face do dever de reparação integral do dano, configura posição flagrantemente privilegiada.

A conclusão, no entanto, merece uma análise mais pormenorizada.

Nesta toada, nos termos da doutrina processualística de Murilo Avelino, o tratamento jurídico diferenciado de um sujeito perante os demais pode ser de duas espécies: as prerrogativas e os privilégios.

Prerrogativas, segundo o autor, surgem

“[...] quando há elementos de diferenciação razoáveis, que tornam o tratamento diferenciado legítimo, justo e adequado. As prerrogativas reequilibram a participação dos sujeitos em uma determinada relação, reforçando a isonomia”. (AVELINO, 2024, p. 47)

Privilégios, por sua vez, só podem ser observados

“[...] quando não há elementos de diferenciação razoáveis, tornando o tratamento diferenciado ilegítimo, injusto e inadequado. Os privilégios desequilibram a

<sup>31</sup> BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcelos. **O Transporte Aéreo e o Código de Defesa do Consumidor**. Biblioteca Digital Jurídica do STJ (BDJur), Brasília, p. 7. Disponível em: <https://bdjur.stj.jus.br/items/6167cff9-8ac0-4d36-9f4f-74479e7550e9>. Acesso em: 25 mai. 2025.

participação dos sujeitos em uma determinada relação, quebrando a isonomia”.  
(AVELINO, 2024, p. 47)

Ainda que o raciocínio de Avelino tenha sido usado para explicar as prerrogativas processuais da Fazenda Pública em juízo, o pensamento não nos parece longe da análise do surgimento da unificação do Direito Aeronáutico em matéria de DIPr.

Isso porque, conforme anteriormente mencionado, não há como compreender as razões da tutela diferenciada do direito a indenização no regime aeronáutico, sem levar em consideração as condições inóspitas que se impunham diante do cenário inicial da empreitada comercial da aviação. Deste modo, o desenvolvimento da atividade urgia uma tutela diferenciada da Responsabilidade Civil, em prol de um reequilíbrio entre as partes – transportador e passageiro – dentro da dinâmica de uma relação jurídica contratual, considerando o desequilíbrio que se apresentava no plano fático-material em desfavor do transportador aéreo.

Diante do exposto, nos parece razoável classificar o surgimento das diferenciações do regime jurídico aeronáutico como prerrogativas materiais. Ou seja, tratam-se de traços distintivos logicamente interligados e responsivos aos próprios elementos característicos da atividade, que naquela época era envolta de riscos e impasses de natureza técnica e jurídica.

Seguindo essa linha de pensamento, também se faz razoável supor que a aviação comercial — hoje responsável pelo transporte de centenas de milhões de pessoas anualmente em todo o mundo — dificilmente teria alcançado o seu nível atual de desenvolvimento, sem a intervenção do legislador ao lhe conferir um regime de responsabilidade civil distinto daquele aplicado, por exemplo, ao transporte terrestre. A lógica econômica, que responde de forma natural às condições materiais da atividade que busca explorar comercialmente, não teria sido eficaz sob um regime jurídico que ignorasse as particularidades práticas das primeiras décadas da aviação comercial.

Esta, contudo, não é a realidade atual da aviação civil.

Se antes acidentes eram um risco concreto e consideravelmente frequente do transporte aéreo, hoje são vistos como acontecimentos catastróficos, ensejadores de intervenções do Poder Público por meio das agências reguladoras e dos organismos internacionais, além de toda atenção midiática que atraí.

Estas consequências não acontecem à toa. Acidentes aéreos são relativamente raros na atualidade<sup>32</sup> e quando ocorrem são sempre objeto de extenso debate sobre as razões que o

---

<sup>32</sup> Pesquisa feita pelo *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) revela que o risco de morte por embarque caiu de 1 em 350 mil (de 1968 até 1977) para 1 em 13,7 milhões (de 2018 a 2022), com redução de 50% por

levaram a se concretizar, que resultam em melhorias técnicas ao setor para que episódios similares não venham a ocorrer futuramente, mediante padrões de segurança cada vez mais rigorosos.

Nesse contexto, é inquestionável o notável avanço tecnológico da aviação ao longo dos anos<sup>33</sup>, bem como seu constante aperfeiçoamento, o que levou à sua consolidação como o meio de transporte mais seguro do mundo na atualidade, com ampla margem de segurança em relação aos demais.

Diante deste cenário, natural que surjam válidos questionamentos a respeito da manutenção das diferenciações do regime jurídico aeronáutico ao longo dos anos, na medida em que os pressupostos lógicos que antes justificavam a tutela diferenciada não mais se sustentam hoje.

Neste sentido, a indagação de Herman Benjamin – de que a tutela diferenciada do direito à indenização no regime aeronáutico configura privilégio –, reverbera na atualidade, uma vez que o atual estado da técnica aeronáutica é de significativo avanço, com risco extremamente mitigado e gigantesca difusão comercial. Não havendo, portanto, desequilíbrio material entre os contratantes que justifique qualquer amparo lógico a um regime que visa justamente reequilibrar as partes no campo jurídico.

---

década. Neste sentido, cf. DIZIKES, Peter. *Study: flying keeps getting safer*. MIT News, 7 ago. 2024. Disponível em: <https://news.mit.edu/2024/study-flying-keeps-getting-safer>. Acesso em: 09 jun. 2025.

<sup>33</sup> O relatório de segurança da IATA de 2024 destaca que, apesar de um aumento pontual no número de acidentes fatais em 2024 (sete acidentes resultando em 251 fatalidades), a taxa de acidentes por milhão de voos diminuiu de 3,72 em 2005 para 1,13 em 2024. Isso demonstra uma tendência de longo prazo de melhoria na segurança da aviação comercial. Neste sentido, cf. IATA. *Safety Report Executive Summary*. Disponível em: <https://www.iata.org/en/publications/safety-report/executive-summary/>. Acesso em: 26 mai. 2025.

## 4 O CONFLITO DE NORMAS

### 4.1 VISÃO GERAL

No Brasil, incidem sob o contrato de transporte aéreo diversas normas distintas. Além do Código Civil e do CDC (se a relação for de consumo), há de ressaltar também a incidência da própria Constituição Federal, da Lei n. 7.565/86 (CBA) – por se tratar de lei especial – e, ainda, no que couber, as resoluções e instruções normativas da ANAC, que na qualidade de agência reguladora nacional, vinculada ao Ministério da Defesa, detêm plena competência para estabelecer normas para o funcionamento da aviação civil no país.

Ademais, subsiste a incidência da própria Convenção de Montreal (nos contratos de transporte aéreo internacional), recepcionada pelo Brasil via Decreto n. 5.910, das normas técnicas de aviação instituídas pela Comissão de Navegação Aérea da OACI (distribuídas nos anexos da Convenção de Chicago) – mediante replicação do seu conteúdo via instruções normativas da ANAC – e também dos direcionamentos e melhores práticas da IATA, que influenciam diretamente nas atividades operacionais das companhias aéreas.

A multiplicidade de fontes normativas incidentes sob uma única modalidade contratual propicia um terreno fértil para interpretações de toda sorte acerca de diversos aspectos da relação jurídica. No entanto, para fins de delimitação do escopo da monografia, atêm-se ao tema da Responsabilidade Civil.

Nesta toada, como mencionado, a noção de Responsabilidade Civil do regime jurídico aeronáutico (internacional) – encabeçado pela Convenção de Montreal - difere daquela instituída pelo Código Civil e pelo Código de Defesa do Consumidor.

A princípio, o ponto de inflexão entre os regimes se inicia na própria natureza da responsabilidade. Na legislação pátria, a responsabilidade do transportador é sempre objetiva, ou seja, independe da culpa para ser caracterizada. Esta é a indubitável constatação que se extrai do artigo 927, parágrafo único do Código Civil e também do artigo 14 do CDC:

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. (G.n.)

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. (G.n.)

Na Convenção de Montreal, adota-se uma mescla entre a responsabilidade objetiva e subjetiva: em caso de morte ou lesão do passageiro, há responsabilidade objetiva do transportador até o limite estipulado, ultrapassado este limite, poderá o transportador se eximir caso comprove que o dano não decorreu de sua negligência, ação ou omissão culposa (artigo 21.1). Por outro lado, ocorrendo dano, destruição, perda ou avaria da bagagem e da carga transportada, muita embora prescindida da realização de prova pela vítima, subsistem possibilidades de o transportador elidir a sua responsabilidade, como as situações descritas no artigo 17.2 (dano se deveu a natureza, defeito ou vício próprio da bagagem) e no artigo 18.2 (rol taxativo de hipóteses para o caso de dano, perda ou extravio da carga).

Da mesma forma, em caso de atraso de passageiros, bagagens e cargas, o transportador poderá se eximir de sua responsabilidade, caso demonstre que “ele e seus prepostos adotaram todas as medidas que eram razoavelmente necessárias para evitar que o dano ou que lhes foi impossível, a um e a outros, adotar tais medidas” (artigo 19).

Portanto, o regime internacional institui a responsabilidade objetiva até certo limite e subjetiva acima do limite para os casos de dano ou morte de passageiro; e subjetiva com presunção de culpa *iuris tantum* para danos, perda ou extravio da bagagem e da carga, como também em caso de atrasos de toda sorte. Tem-se, assim, a primeira divergência entre os sistemas jurídicos.

Ato contínuo, como igualmente visto, a Convenção estabelece limites indenizatórios para os três tipos de danos previstos: 100.000,00 DES por passageiro em caso de dano ou morte do passageiro; 1.000 DES por passageiro em caso de dano, extravio ou perda da bagagem; 17 DES/kg de carga em caso de dano, extravio ou perda da carga; e 4.150 DES por passageiro em caso de atrasos.

A indenização acima destes montantes passa a depender da demonstração da culpa do transportador por parte da vítima. Ao transportador, portanto, cabe comprovar inexistência de ação, omissão ou negligência culposa sua ou de seus prepostos ou, ainda, que o dano decorreu de culpa exclusiva da vítima (artigo 20.2).

Especificamente no caso de dano, extravio, perda ou atraso da bagagem e da carga, a indenização acima do limite poderá ser deferida, caso o passageiro tenha feito declaração especial de valor e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível (artigos 22.2 e 22.3).

Rememora-se ainda que, caso a vítima comprove que o atraso no transporte do passageiro, bem como os danos de toda sorte a bagagem tenham se originado de uma ação ou omissão do transportador ou dos seus prepostos, com intenção de causar o dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria o dano, os limites serão extirpados do cômputo



indenizatório (artigo 22.5). Nestes casos, portanto, inobstante a inversão automática do ônus probatório (presunção de culpa *iuris tantum*) em favor da vítima, caso ela comprove a culpa ou dolo do transportador e dos seus prepostos no evento danoso, poderá pleitear indenização acima do limite legal.

Ocorre que a limitação do cômputo indenizatório, enquanto típico mecanismo do sistema aeronáutico internacional, conflita diretamente com o regramento da responsabilidade do fornecedor de serviços instituída pelo CDC e também com as diretrizes do Código Civil no que concerne o contrato de transporte. Em ambos os diplomas nacionais, a responsabilidade objetiva do fornecedor/transportador se apresenta sem qualquer limitação ao *quantum debeatur* – sendo este o entendimento que se extrai da mera leitura dos supracitados arts. 14 do CDC e 927 do Código Civil.

A limitação da responsabilidade no sistema internacional também abrange a natureza do dano, porquanto a Convenção de Montreal veda qualquer tipo de indenização de cunho extrapatrimonial com base nas regras do tratado, isto é, que não seja de natureza reparatória (artigo 29<sup>34</sup>). A *contrario sensu*, tanto a legislação civilista, quanto a consumerista, adotam o princípio da reparação integral, segundo o qual deve o fornecedor/transportador responder por todos os danos, sejam materiais ou morais, ocasionados ao consumidor/passageiro decorrentes da falha na prestação do serviço.

Por último, mas não menos importante, também existem divergências entre os sistemas no que concerne ao prazo prescricional para o ajuizamento da ação reparatória. Enquanto a Convenção de Montreal estabelece o prazo de dois anos (artigo 35), o CDC determina o prazo de 05 (cinco) anos para reparação de danos por fato do serviço (artigo 27<sup>35</sup>) e o Código Civil de três anos para a reparação civil (artigo 206, § 3º, V<sup>36</sup>).

Imprescindível faz-se salientar, ainda, as divergências entre os próprios diplomas nacionais. Neste sentido, cumpre rememorar que o Código Brasileiro de Aeronáutica replica o sistema internacional no ordenamento jurídico doméstico, instituindo certos regramentos harmônicos à Convenção de Montreal e, por conseguinte, díspares ao CDC e ao Código Civil, como a limitação do *quantum debeatur* e o prazo prescricional bienal.

---

<sup>34</sup> Sobre o tema, cf. LELOUDAS, George; DEMPSEY, Paul S.; CHASSOT, Laurent. **The Montreal Convention: A Commentary. Elgar Commentaries in Commercial Law Series**. 1st Edition. Cheltenham, UK. Edward Elgar Publishers, 2023, capítulo 29 (p. 320).

<sup>35</sup> CDC/90, Art. 27. Prescreve em cinco anos a pretensão à reparação pelos danos causados por fato do produto ou do serviço prevista na Seção II deste Capítulo, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano e de sua autoria.

<sup>36</sup> Código Civil/2002, Art. 206, § 3º, V. Prescreve: [...] § 3º - Em três anos: [...] V - a pretensão de reparação civil;

Em suma, as diferenciações entre as legislações podem ser assim esquematizadas, para melhor entendimento:

Tabela 2 - Diferenças entre o Regime Internacional e Nacional

| ASPECTOS                     | CONVENÇÃO<br>DE<br>MONTREAL | CDC                   | CÓDIGO<br>CIVIL                | CBA                         |
|------------------------------|-----------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| Natureza da responsabilidade | Mista.                      | Objetiva.             | Objetiva.                      | Mista.                      |
| Limitação indenizatória      | Sim (Arts. 21 e 22).        | Não admite (Art. 14). | Não admite (Art. 927, p.ú).    | Sim (Arts. 257, 260 e 262). |
| Indenização extrapatrimonial | Não prevê (Art. 29).        | Sim (Art. 14).        | Sim (Art. 186).                | Sim (Art. 251-A).           |
| Prazo prescricional          | Dois anos (Art. 35).        | Cinco anos (Art. 27). | Três anos (Art. 206, § 3º, V). | Dois anos (Art. 317).       |

Fonte: O autor, (2025).

## 4.2 SOLUCIONANDO O CONFLITO DE NORMAS

Expostas as antinomias existentes na tutela do direito indenizatório do contrato de transporte aéreo internacional, a controvérsia passa a ser delimitar qual lei deve ser aplicada para julgar a ação reparatória.

De início, cumpre salientar que a questão não configura um conflito de leis no espaço propriamente dito – situação na qual caberia ao operador do direito debruçar-se sobre os elementos de conexão dispostos na legislação e na doutrina de Direito Internacional Privado, a fim de pacificar a controvérsia sobre a aplicabilidade de uma legislação estrangeira ou nacional, bem como o foro competente para julgamento, em face de um determinado acontecimento jurídico cujos efeitos extrapolem as fronteiras da jurisdição doméstica.

Fosse este o debate, complexas considerações haveriam de ser feitas a respeito dos elementos de conexão dispostos na Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro – LINDB<sup>37</sup> e demais legislações aplicáveis, envolvendo o trânsito internacional de bens móveis

<sup>37</sup> BRASIL. Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942. **Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (LINDB)**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 2.199, 05 set. 1942. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del4657.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657.htm). Acesso em: 18 jun. 2025.

(artigo 8º, § 1º, LINDB) e da própria responsabilidade civil no âmbito internacional (art. 9º, LINDB e arts. 167 e 168 do Código Bustamente)<sup>38</sup>, por exemplo.

Distintamente, o cenário apresentado é mais simples do que parece. Isso porque, inobstante as suas origens transnacionais, a Convenção de Montreal foi ratificada pelo Brasil em 2006, via o Decreto n. 5910 – como extensamente mencionado ao longo do texto.

Isso significa que as normas da Convenção foram internalizadas pelo ordenamento jurídico brasileiro e possuem, portanto, força de lei no país. Ou seja, a Convenção de Montreal constitui a própria lei brasileira no que concerne a determinados aspectos relacionados ao contrato de transporte aéreo internacional, desde a sua promulgação.

Portanto, a discussão trata de antinomias de direito interno a respeito da tutela indenizatória da responsabilidade civil no âmbito do contrato de transporte aéreo internacional. Não há o que se falar em conflito de leis no espaço.

Sendo esse o cenário que verdadeiramente se apresenta, a solução para o conflito de normas não poderia ser mais simples, haja vista o comando constitucional expresso no artigo 178 que atribui aos acordos celebrados pela União a ordenação do transporte internacional:

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. (G.n.)

Trata-se de uma evidente norma de “sobredireito” - aos moldes do que normalmente faz a LINDB.

Da leitura do artigo, vislumbra-se claramente que o constituinte, a partir da Emenda Constitucional n. 7 de 1995<sup>39</sup>, prelecionou os acordos internacionais celebrados pelo Governo Federal para regulamentar os transportes internacionais de toda sorte, dos quais se incluem o transporte aéreo, atendendo o princípio da reciprocidade.

Resumidamente, a reciprocidade pode ser definida como uma espécie de “norma social” que postula que todos devem guardar entre si favores e/ou benefícios recebidos, retribuindo-os de forma imediata ou no futuro, fortalecendo os laços sociais e criando um senso de obrigação mútua a partir de uma perspectiva cooperativista.

---

<sup>38</sup> Sobre o tema, cf. WEBERBAUER, Paul Hugo. **Comentários sobre o direito internacional privado brasileiro**. Recife, Editora del Rey, 2022, capítulos 11.3 (p. 183 – 203) e 14.3 (p. 372 – 377).

<sup>39</sup> BRASIL. **Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995. Altera o art. 178 da Constituição Federal e dispõe sobre a adoção de Medidas Provisórias**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 15 ago. 1995. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc/emc07.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc07.htm). Acesso em: 18 jun. 2025.

No Direito Internacional Público, o princípio da reciprocidade é expressamente reconhecido na Declaração de 1970<sup>40</sup> e na Carta das Nações Unidas<sup>41</sup>, constituindo pedra basilar do sistema normativo internacional<sup>42</sup>, na medida em que remete a um duplo raciocínio que se mostra essencial para a harmonização jurídica entre os Estados nacionais: de um lado, a reciprocidade possui um aspecto “positivo”, uma vez que estimula a concessão de vantagens jurídicas entre as partes; de outro, o princípio também traz um aspecto “negativo”, quando é usado para dissuadir a prática da violação dos direitos<sup>43</sup>.

A reciprocidade também guarda íntima relação com o princípio da boa-fé objetiva, dada a sua inerente característica de almejo à cooperação entre os pares. Desta forma, a Convenção de Viena de Direito dos Tratados<sup>44</sup> – da qual o Brasil também é signatário –, responsável por instituir normas e diretrizes referentes à interpretação dos tratados internacionais, suas obrigações e sua observância pelos países signatários, preleciona de forma precisa acerca da matéria:

Artigo 26. Todo tratado em vigor obriga as partes e **deve ser cumprido por elas de boa fé.**

Artigo 27. Uma parte não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado. Esta regra não prejudica o artigo 46.  
[...]

Artigo 31.1. **Um tratado deve ser interpretado de boa fé** segundo o sentido comum atribuível aos termos do tratado em seu contexto e à luz de seu objetivo e finalidade. (G.n.)

Inferre-se, portanto, que a assunção de obrigações no plano internacional por um Estado soberano deriva do seu livre consentimento ao aderir o tratado internacional e que o

---

<sup>40</sup> **Declaração sobre os Princípios do Direito Internacional relativos às Relações Amistosas e à Cooperação entre os Estados, de acordo com a Carta das Nações Unidas.** ONU. Assembleia Geral (25ª sessão: 1970). 1971. Disponível em: [https://digitallibrary-un.org.translate.google/record/202170?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=pt&\\_x\\_tr\\_hl=pt&\\_x\\_tr\\_pto=tc](https://digitallibrary-un.org.translate.google/record/202170?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt&_x_tr_pto=tc). Acesso em: 17 jun. 2025.

<sup>41</sup> BRASIL. Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945. **Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas.** Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d19841.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm). Acesso em: 17 jun. 2025.

<sup>42</sup> Na Carta das Nações Unidas, são sete os princípios do Direito Internacional que foram sistematizados pela Declaração de 1970: a) proibição do uso da força; b) solução pacífica de controvérsias; c) não-intervenção nos assuntos internos dos Estados; d) dever de cooperação internacional; e) igualdade de direitos e autodeterminação dos povos; f) igualdade soberana dos Estados; e g) boa-fé no cumprimento das obrigações internacionais.

<sup>43</sup> Sobre o tema, cf. MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Curso de direito internacional público**. 15. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. p. 100.

<sup>44</sup> BRASIL. Decreto nº 7.030, de 14 de dezembro de 2009. **Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66.** Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm). Acesso em: 17 jun. 2025.

cumprimento das regras nele estabelecidas derivam da boa-fé objetiva, sendo igualmente observado, como consequência, o princípio da reciprocidade, o qual guarda correlação.

Esta sistemática jurídica internacional não só resolve a antinomia de direito interno a respeito da aplicabilidade da lei (dado que a Convenção foi internalizada pela legislação pátria), como também justifica a observância da Convenção de Montreal pelo Brasil, mas não pelo ponto de vista do direito material e sim por uma lógica puramente consuetudinária do direito internacional.

Nesta toada, cabe rememorar que o amparo fático que justificava o surgimento e a permanência da tutela indenizatória do regime aeronáutico é extremamente contestável na atualidade. Como consequência, o tratamento diferenciado, que antes poderia ser visto como uma prerrogativa material do regime jurídico, hoje é validamente taxado de privilégio, que se caracteriza como uma diferenciação ilógica, isto é, não amparada na realidade material.

O sistema jurídico dos Tratados Internacionais, por outro lado, busca justificar a permanência de determinados regimes sob o ponto de vista do costume internacional, da ordem e da harmonização, sustentando-se nos princípios da reciprocidade e da boa-fé entre os Estados signatários e, portanto, aderentes daquele regime.

Sobre esse aspecto, imprescindível faz-se mencionar a doutrina de Michel Virally<sup>45</sup>, que distinguiu duas formas de reciprocidade: a formal e a real. A primeira (reciprocidade formal), caracteriza-se como sendo aquela instituída por meios formais, como convenções e tratados internacionais e que efetivamente produz efeitos jurídicos entre os países aderentes. A reciprocidade real, por outro lado, é multiforme e se encontra tanto na vida jurídica interna do Estado quanto na vida jurídica internacional (PORTO, 2010, p. 93).

Segundo Virally, a reciprocidade formal é estritamente jurídica - não sendo necessariamente verdadeira, haja vista a capacidade do Direito de se distanciar da realidade dos fatos quando assim lhe for conveniente, por qualquer motivo.

Esta distintiva característica não deixa dúvidas de que a reciprocidade formal é a aquela que é invocada no campo do Direito Internacional, pois apenas nesta forma – desvinculada da realidade fática – que assim poderá ser aplicada uniformemente entre os países, sem maiores dificuldades.

É na reciprocidade formal que se sustentam, portanto, certos domínios do direito internacional no qual o costume é largamente desenvolvido, como é o caso das relações

---

<sup>45</sup> VIRALLY, Michel. *Le principe de réciprocité en droit international contemporain*. In: *Recueil des cours – Academie de Droit International*, 1967-III, v. 122, p. 51-52.

diplomáticas (PORTO, 2010, p. 93) e certos regimes jurídicos que instituem espécies de privilégios e imunidades, como o próprio regime aeronáutico.

Para além do comando constitucional expresso e de todo amparo no Direito Internacional Público, a preponderância da Convenção de Montreal sob as demais legislações aplicáveis na responsabilidade civil do transportador aéreo internacional também pode ser justificada por outros dois aspectos bem mais simplórios: a posterioridade e especialidade da legislação, previstos no art. 2º, § 1º e 2º, da LINDB<sup>46</sup>.

Neste sentido, rememora-se que o Decreto n. 5.910 – que recepcionou a Convenção de Montreal – foi promulgado no ano de 2006, muito depois do Código Brasileiro de Aeronáutica (1986), do CDC (1990) e do Código Civil (2002).

Ademais, o âmbito de aplicação do Decreto é precisamente delimitado no transporte aéreo internacional (artigos 1.1 e 1.2). Por outro lado, o CBA é aplicável ao contrato de transporte aéreo que ocorre integralmente no Brasil (art. 215<sup>47</sup>). O Código Civil, por sua vez, não é nenhum pouco preciso, porquanto se preza a instituir as normas gerais do contrato de transporte *lato sensu*, sem se ater a uma modalidade específica.

Em assim sendo, em análise tradicional da solução de antinomias, as disposições genéricas das legislações nacionais não se sobreporiam à Convenção de Montreal (SALIBA e SOUZA, p. 434).

---

<sup>46</sup> LINDB/42, Art. 2º. Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue. § 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior. § 2º A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior.

<sup>47</sup> CBA/86, Art. 215. Considera-se doméstico e é regido por este Código, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional.

## 5 A JURISPRUDÊNCIA

### 5.1 PONTO DE DIVERGÊNCIA: A DOUTRINA CONSUMERISTA

Apesar dos diferentes caminhos para justificar a aplicação da Convenção de Montreal em detrimento das demais legislações, ao longo da história do regime jurídico aeronáutico (desde a Convenção de Varsóvia), não houve um consenso jurisprudencial nas Cortes nacionais de justiça acerca da matéria, mantendo o conflito de normas vivo.

Grande parte desta divergência advém da doutrina consumerista, que defende a preponderância do CDC em detrimento da Convenção de Montreal. Adotam este posicionamento alguns importantes autores como Antônio Herman Vasconcellos e Benjamim (já mencionado), Nelson Nery Jr., Cláudia Lima Marques, Eduardo Arruda Alvim e Flávio Cheim Jorge<sup>48</sup>.

Sumariamente, a doutrina consumerista fundamenta o seu entendimento a partir do que pode se chamar de “caráter especialíssimo” do direito do consumidor brasileiro, no qual sempre se presume a hipossuficiência deste com relação ao fornecedor do produto ou do serviço. Trata-se, portanto, de uma relação jurídica contratual que é permanentemente marcada pela vulnerabilidade de um dos seus sujeitos, o consumidor (SALIBA e SOUZA, p. 434).

Consequentemente, as normas de proteção do consumidor possuem a característica de serem de ordem pública, tendo respaldo constitucional direito em duas situações distintas: no rol de Direitos Fundamentais (art. 5º, XXXII<sup>49</sup>) e também nos princípios da ordem econômica nacional (art. 170, V<sup>50</sup>).

Seguindo este raciocínio, o argumento da especialidade da Convenção de Montreal não poderia ser mais utilizado para justificar a sua preponderância em face das demais legislações, por exemplo, na medida em que a o Código de Defesa do Consumidor possui um objeto ainda mais específico do que o conteúdo da relação contratual em si, sendo o próprio

---

<sup>48</sup> ALVIM, Eduardo Arruda; JORGE, Flávio Cheim. **A responsabilidade Civil no Código de Proteção e Defesa do Consumidor e o Transporte Aéreo**. *Doutrinas Essenciais de Responsabilidade Civil*, ed. RT, v.2, p. 1229-1268, out. 2011.

<sup>49</sup> CR/88, Art. 5º. [...] XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

<sup>50</sup> CR/88, 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;

sujeito daquela relação - que é o consumidor. Por conseguinte, o CDC tem alcance inclusive em relações jurídicas que possam ter objeto mais específico<sup>51</sup>.

Corroborar com esta tese o artigo 7º do código consumerista, segundo o qual:

Art. 7º **Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário**, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade. (G.n.)

Extraí-se do dispositivo legal supracitado que a aplicação de normas internacionais ao direito do consumidor só tem espaço quando ampliam os direitos do consumidor, e não o contrário (SALIBA e SOUZA, p. 434).

## 5.2 JULGADOS PARADIGMÁTICOS

Esta divergência, acerca da aplicação da lei para a tutela indenizatória no contrato de transporte aéreo internacional tem refletido na jurisprudência, que se mostra irregular com relação a matéria a partir de uma perspectiva histórica dos julgados proferidos pela Cortes Superiores brasileiras.

Ocorre que, nas relações decorrentes de volumosas atividades comerciais, como a aviação civil, a ausência de uniformidade nas decisões judiciais que colocam fim aos litígios decorrentes destas relações pode provocar insegurança jurídica capaz de comprometer seu normal desenvolvimento (GONÇALVES, 2019, p. 38).

A primeira manifestação da Corte Superior sobre o tema foi em 1996, quando era vigente a extinta Conversão de Varsóvia, que apesar de diferenciar-se da Convenção de Montreal, ainda mantinha os mesmos ditos “privilégios” do transportador aéreo internacional em matéria de responsabilidade civil – como amplamente demonstrado anteriormente.

Na ocasião, o Recurso Extraordinário nº 172720, de relatoria do Ministro Marco Aurélio, decidiu que a Convenção de Varsóvia não poderia excluir a indenização por dano moral na ocorrência do ato ilícito, fundamentando-se inclusive em dispositivos constitucionais a respeito da tutela indenizatória de cunho moral (art. 5º, incisos X e V, da CR/88).

INDENIZAÇÃO - DANO MORAL - EXTRAVIO DE MALA EM VIAGEM  
AÉREA - CONVENÇÃO DE VARSÓVIA - OBSERVAÇÃO MITIGADA -  
CONSTITUIÇÃO FEDERAL - SUPREMACIA. O fato de a Convenção de Varsóvia

<sup>51</sup> “De pronto, percebe-se que, tratando-se de relações de consumo, as normas de natureza privada e em leis esparsas deixam de ser aplicadas. O mencionado Código retira da legislação civil, bem como de outras áreas do direito, a regulamentação das atividades humanas relacionadas com o consumo, criando uma série de princípios e regras em que se sobressai não mais a igualdade formal das partes, mas a vulnerabilidade do consumidor, que deve ser protegido.” GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 221.



revelar, como regra, a indenização tarifada por danos materiais não exclui a relativa aos danos morais. Configurados esses pelo sentimento de desconforto, de constrangimento, aborrecimento e humilhação decorrentes do extravio de mala, **cumpra observar a Carta Política da República - incisos V e X do artigo 5º, no que se sobrepõe a tratados e convenções ratificados pelo Brasil.** BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário n. 172720.** Relator: Min. MARCO AURÉLIO, Segunda Turma, julgado em 06 de fev. de 1996, DJ 21-02-1997 PP-02831 EMENT VOL-01858-04 PP-00727 RTJ VOL-00162-03 PP-01093. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur20370/false>. Acesso em: 18 jun. 2025. (G.n.)

O originário entendimento do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a matéria exerceu profunda influência nos demais julgados da Suprema Corte e também do Superior Tribunal de Justiça (STJ) durante os primeiros anos do século XXI. Estas primeiras decisões frequentemente sobrepunham o CDC em detrimento da Convenção de Varsóvia em diversos aspectos, desde a extirpação do teto indenizatório até o reconhecimento de danos morais.

Em ação julgada em 24 de abril de 2002 (Embargos de Divergência em Recurso Especial nº 269.353/SP), o STJ entendeu que em caso de ação de responsabilidade civil por extravio de bagagem, o CDC deveria ser aplicado em prol do consumidor, ainda que o transporte tenha sido internacional, sendo incabível, portanto, o teto indenizatório previsto na Convenção de Varsóvia.

Com a ratificação da Convenção de Montreal pelo Brasil em 2006, divergências começaram a surgir com relação a aplicabilidade do regime nacional em detrimento do internacional, ainda que de forma tímida.

No julgamento do Recurso Extraordinário nº 351750/RJ, novamente de relatoria do Ministro Marco Aurélio, entendeu o Supremo Tribunal naquela ocasião que “afastam-se as normas especiais [...] da Convenção de Varsóvia quando implicarem retrocesso social ou vilipêndio aos direitos assegurados pelo Código de Defesa do Consumidor”.

Entretanto, no significativo voto divergente do Ministro Eros Grau, salientou-se a especialidade da Convenção – materializada no artigo 178 da Constituição Federal – com relação aos demais dispositivos legais domésticos:

“[...] consumado o juízo de comparação, teremos que o Código de Defesa do Consumidor é lei especial em relação ao Código Civil. Não obstante, se o compararmos com o Código Brasileiro de Aeronáutica e com as disposições da Convenção de Varsóvia, teremos ser ele lei geral em relação [...] ao Código Brasileiro de Aeronáutica e às disposições da Convenção de Varsóvia” (BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário (RE) n.º 351.750–RJ; Rel. Min. Marco Aurélio; 1ª Turma; julgado em 17 mar. 2009; publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 25 set. 2009. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur166739/false>. Acesso em: 18 jun. 2025).

“[...] no momento em que nego aplicação à lei a que se refere o artigo 178 da Constituição, ofendo a Constituição. Estou simplesmente permitindo que uma lei geral passe por cima da lei especial, que o Código do Consumidor passe por cima do Código

Brasileiro de Aeronáutica” (BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário (RE) n.º 351.750–RJ; Rel. Min. Marco Aurélio; 1ª Turma; julgado em 17 mar. 2009; publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 25 set. 2009. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur166739/false>. Acesso em: 18 jun. 2025).

A influência dos julgados paradigmáticos nas instâncias inferiores foi certa. Em diversas oportunidades, Cortes estaduais brasileiras decidiram pela aplicabilidade do CDC em detrimento do regime internacional instituído pelas Convenções de Varsóvia e Montreal.

Cita-se, como exemplos destes julgados das instâncias inferiores, o entendimento que o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) – Tribunal do Estado que detém o maior aeroporto internacional do país – deu a matéria em 2017, ao reconhecer uma ação de regresso proposta por uma seguradora contra a cia. aérea em mais de dois anos após a ocorrência do dano, ou seja, após o prazo prescricional do regime internacional. Além disso, o Tribunal paulista também decidiu pela extirpação do teto indenizatório:

“Quanto à alegação de prescrição, também não comporta acolhida. Isto porque a autora na qualidade de seguradora indenizou o passageiro pelo extravio de bagagem (fls. 88) e, assim, ostenta as mesmas prerrogativas para postular o ressarcimento pelo prejuízo que possui o passageiro, motivo pelo qual deve ser observado o prazo prescricional de cinco anos previsto no Código de Defesa do Consumidor. Sobre o tema, é o entendimento do Superior Tribunal de Justiça”. (BRASIL, Tribunal de Justiça de São Paulo. **Apelação nº 1008262-88.2015.8.26.0003**, relator Silveira Paulino, 21ª Câmara Cível, São Paulo, 25 de abril de 2017. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=10368917&cdForo=0>. Acesso em: 18 jun. 2025).

“Cumprir ressaltar que a indenização deve compreender o valor real da carga avariada, não estando limitada a uma importância tarifada, prevista nas Convenções de Varsóvia e de Montreal e também no Código Brasileiro de Aeronáutica. Tal entendimento está em consonância com a jurisprudência do Colendo Superior Tribunal de Justiça e desta Egrégia Corte”. ”. (BRASIL, Tribunal de Justiça de São Paulo. **Apelação nº 1008262-88.2015.8.26.0003**, relator Silveira Paulino, 21ª Câmara Cível, São Paulo, 25 de abril de 2017. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=10368917&cdForo=0>. Acesso em: 18 jun. 2025).

O julgado do Tribunal paulista faz referência direta a outra decisão do STJ, datada de 2010 e de relatoria do Ministro Luís Felipe Salomão, em que já se reconhecia o prazo prescricional quinquenal do CDC e a reparação integral do dano.

AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSOESPECIAL. TRANSPORTE AÉREO DEMERCADORIA. EXTRAVIO. LEGITIMIDADEATIVA DA SEGURADORA. SUB-ROGAÇÃO. PRAZO PRESCRICIONAL. INDENIZAÇÃOAMPLA. 1. A seguradora, ao ressarcir a sua segurada pelos prejuízos decorrentes de extravio de mercadoria, sub-roga-se nos direitos dessa, podendo ajuizar ação contra a empresa responsável pelo transporte aéreo. Precedentes. 2. A subrogação não restringe os direitos sub-rogados (art. 988 do CC/1916), **de modo que o prazo prescricional a ser aplicado deve ser o mesmo previsto para a segurada. 3. Incabível a limitação da indenização prevista na Convenção de Varsóvia.** Precedentes. AGRAVO REGIMENTAL A QUEPROVIMENTO.” (AgRg no REsp 773.250/RJ, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 19/08/2010, DJe 28/09/2010). Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27AGRESP%27.clas.+e+@num=%27773250%27\)+ou+\(%27AgRg%20no%20REsp%27+adj+%27](https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27AGRESP%27.clas.+e+@num=%27773250%27)+ou+(%27AgRg%20no%20REsp%27+adj+%27)

773250%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja. Acesso em: 18 jun. 2025. (G.n.)

No Rio de Janeiro a situação não era diferente. No Estado do aeroporto do Galeão, uma das principais portas de entrada para o turismo estrangeiro no Brasil, o Tribunal de Justiça (TJRJ) reiteradas vezes decidiu em prol da doutrina consumerista, fazendo alusão aos julgados paradigmáticos do STF e do STJ supra.

APELAÇÃO. PROCESSO CIVIL. RITO ORDINÁRIO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. RELAÇÃO DE CONSUMO. AMERICAN AIRLINES. CANCELAMENTO DO VOO INTERNACIONAL POR DEFEITOS MECÂNICOS NA AERONAVE. ATRASO DE 24 HORAS NO EMBARQUE. SENTENÇA JULGANDO PROCEDENTE O PEDIDO. DANOS MORAIS DE R\$ 10.000,00 PARA CADA UM DOS AUTORES, MENORES DE IDADE. APELAÇÃO DA RÉ. NÃO PROVIMENTO DA APELAÇÃO. Ação de "indenização por danos morais" ajuizada contra a AMERICAN AIRLINES INC. Autores, menores de idade, que compraram pacote de excursão com antecedência de um ano para visitar a Disney World, em Orlando, na Florida. O voo, inicialmente com conexão em Dallas e destino final em Orlando, que estava programado para 05/10/2012, às 22:00 horas, foi cancelado no dia anterior e antecipado para as 10:00 horas do mesmo dia, com conexão e pernoite em Nova York. Entretanto, o referido voo também foi cancelado, por defeito mecânico na aeronave, e transferido para o dia seguinte, 06/10/2012, quando, após diversos transtornos, os autores conseguiram embarcar às 21:45 horas. Sentença julgando procedente o pedido. Danos morais de R\$ 10.000,00 para cada autor. Apelação da ré. Pretensão de improcedência e, subsidiariamente, redução do quantum indenizatório. **Alegação de fortuito externo e de que se aplica no caso a Convenção de Montreal. Sentença que não merece reforma. A jurisprudência se consolidou no sentido da aplicação da norma consumerista e o afastamento da aplicação das convenções internacionais (Convenção de Varsóvia e suas posteriores modificações pela Convenção de Haia e de Montreal) e normas nacionais (Código Brasileiro de Aeronáutica) no que se refere à estipulação das reparações por má prestação do serviço em transporte aéreo.** Aplica-se ao caso a Teoria do Risco do Empreendimento, segundo a qual todo aquele que se dispõe a exercer alguma atividade no mercado de consumo tem o dever de responder, objetivamente, pelos eventuais vícios ou defeitos dos serviços fornecidos. A ré responde objetivamente pela inobservância do horário contratado, não podendo prosperar a alegação de caso fortuito, uma vez que o transtorno vivenciado pelos autores se deu, indubitavelmente, em virtude do não cumprimento do contrato pela ré, qual seja, realizar o transporte dos autores no horário para o destino avençado. **Incontroversa a falha na prestação do serviço, nos termos do art. 14 do CDC, restando patente o dever de indenizar. Dano moral in re ipsa. Configurado o dano moral, importante ressaltar que a fixação do quantum devido a este título deve atender aos princípios de razoabilidade e proporcionalidade,** sopesando o magistrado o dano sofrido e as condições econômicas da vítima e do ofensor, não podendo ser atribuída indenização módica ou exagerada que ocasione o enriquecimento sem causa do ofendido. Nesse contexto, levando-se em conta os inegáveis transtornos vivenciados pelos autores em decorrência do cancelamento e a postergação do voo por um dia, vê-se que o valor arbitrado de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada autor se demonstrou condizente com os critérios acima mencionados e adequado à situação fática narrada. Precedentes jurisprudenciais desta Corte. NÃO PROVIMENTO DA APELAÇÃO. (0455600-16.2012.8.19.0001 - APELAÇÃO. Des(a). JUAREZ FERNANDES FOLHES - Julgamento: 11/12/2014 - DECIMA SETIMA CAMARA DE DIREITO PRIVADO (ANTIGA 26ª CÂMARA CÍVEL)). Disponível em: <https://www3.tjrj.jus.br/EJURIS/ProcessarConsJuris.aspx?PageSeq=0&Version=1.2.1.0>. Acesso em: 18 jun. 2025. (G.n.)

APELAÇÃO CÍVEL. DIREITO DO CONSUMIDOR. AÇÃO INDENIZATÓRIA. ATRASO EM VOO E EXTRAVIO DE BAGAGEM. **Pacífico entendimento do STJ**

de que nos casos de responsabilidade civil decorrente da má prestação dos serviços pela companhia aérea, aplica-se o Código de Defesa do Consumidor em prejuízo da Convenção de Varsóvia, com suas posteriores modificações (Convenção de Haia e Convenção de Montreal), e do Código Brasileiro de Aeronáutica. O fortuito externo, excludente da responsabilidade civil, é fato imprevisível e inevitável, estranho à atividade desenvolvida pelo fornecedor de produto ou serviço. Manutenções na aeronave são eventos absolutamente previsíveis dentro do ramo comercial operado pela ré que deve, ou deveria prever tais situações dentro da sua escala de horários, itinerários e conexões. Teoria do Risco do Empreendimento no qual todo aquele que se disponha a exercer alguma atividade no mercado de consumo tem o dever de responder pelos eventuais vícios ou defeitos dos bens e serviços fornecidos, independentemente da existência de culpa. Atraso no voo. Falha na prestação do serviço. Ausência de comprovação de qualquer excludente de responsabilidade. **Dever de indenizar. Extravio de bagagem também enseja a condenação da apelante ao pagamento de danos morais. Matéria sumulada por esta Corte, em seu verbete nº 45. Indenização pelos danos morais, fixada pelo Juiz a quo em R\$ 10.000,00 (dez mil reais).** Valor que atende aos objetivos visados neste feito, estando consoante com a jurisprudência e os princípios gerais da razoabilidade e da proporcionalidade, considerando-se o caso em concreto. Danos materiais. A empresa aérea deve indenizar o transporte de bagagem e de carga, ainda que ausente acidente aéreo, na forma do CDC, devendo ela ser integral. Entendimento consolidado por esta Corte e pelo STJ. Comprovação do dano material alegado. DADO PARCIAL PROVIMENTO ao recurso apenas para reduzir o quantum indenizatório, a título de danos materiais, para o valor de R\$ 8,47 (oito reais e quarenta e sete centavos), atualizado monetariamente, conforme tabela da E. CGJ/TJRJ, a partir da data do efetivo prejuízo (Súmula 43 do STJ), ou seja, da data da compra, acrescida de juros de mora de 1% ao mês, que, uma vez que se trata de responsabilidade contratual, deverá fluir a partir da data da citação (art. 405 do CC c/c Súmula 54 do STJ a contrario sensu). **(0003823-80.2013.8.19.0079 - APELAÇÃO.** Des(a). MÁRCIA CUNHA SILVA ARAÚJO DE CARVALHO - Julgamento: 19/03/2015 - DECIMA SETIMA CAMARA DE DIREITO PRIVADO (ANTIGA 26ª CÂMARA CÍVEL)). Disponível em: <https://www3.tjrj.jus.br/EJURIS/ProcessarConsJuris.aspx?PageSeq=1&Version=1.2.1.0>. Acesso em: 18 jun. 2025. **(G.n.)**

A constância de decisões em prol do regime consumerista nacional fez com que o Tribunal fluminense sumulasse o entendimento de que são devidos danos morais em prol do consumidor nos casos de extravio da bagagem:

Súmula nº 45: “É devida indenização por dano moral sofrido pelo passageiro, em decorrência do extravio de bagagem, nos casos de transporte aéreo”. (BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. **Súmula nº 45.** Uniformização de Jurisprudência nº 03/2001 - Proc. 2001.146.00003. Rio de Janeiro, Julgamento em 24/06/2002 - Votação unânime).

Toda esta conjuntura jurisprudencial dos Tribunais de 2º grau denota claramente que o entendimento da doutrina consumerista foi majoritário durante boa parte da história do embate entre os regimes de responsabilidade civil do transportador aéreo internacional.

Não obstante a posição majoritária da jurisprudência em prol da doutrina consumerista, o fato de o entendimento não ter sido formalmente unificado e instituído pela Suprema Corte até àquele ponto causou dissonâncias, ainda que minoritárias e esparsas. Cita-se, como exemplo desta divergência, o julgamento do STF com relação ao RE nº 297901/RN, de relatoria da Ministra Ellen Gracie, que preponderou pelo prazo prescricional bienal dos tratados internacionais em detrimento do prazo quinquenal do CDC.

### 5.3 REFORMA DA JURISPRUDÊNCIA COM REPERCUSSÃO GERAL

O cenário começou a mudar quando do julgamento conjunto do Recurso Extraordinário (RE) nº 636.331 e do Recurso Especial com Agravo (ARE) nº 766.618 pelo Plenário do STF em maio de 2017.

No julgamento do RE nº 636.331, de relatoria do Ministro Gilmar Mendes, a companhia aérea *Air France* recorreu de acórdão prolatado justamente pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro – onde há entendimento sumulado sobre o assunto, como mencionado – que havia decidido pela indenização integral dos danos materiais decorrentes de avaria da bagagem.

A questão constitucional suscitada pela cia. aérea foi a violação ao artigo 178 da Constituição Federal, que, em tese, materializa a preponderância da Convenção sob as legislações internas em se tratando de contrato de transporte aéreo internacional. Participou do julgamento na qualidade de *amicus curie* a própria IATA, que certamente influenciou nesta decisão tão importante, responsável por alterar os rumos da jurisprudência brasileira com relação a matéria.

Naquela ocasião, entendeu o Ministro Gilmar Mendes que, inobstante a existência do princípio constitucional da tutela adequada ao consumidor (art. 5º, XXXII), ele não constitui a única diretriz principiológica pela qual deve ordenar-se a ordem econômica brasileira, admitindo-se, portanto, a observância dos acordos internacionais.

“É certo que a Constituição Federal em vigor incluiu a defesa do consumidor no rol dos direitos fundamentais, no art. 5º, inciso XXXII (“XXXII – o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”), e também entre os princípios da ordem econômica, no art. 170, inciso V, **mas é também o próprio texto constitucional, já em redação originária, que determinou a observância dos acordos internacionais, quanto à ordenação do transporte aéreo internacional**”. (BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário (RE) n.º 636.331-RJ**; Rel. Min. Gilmar Mendes; Tribunal Pleno; julgado em 25 maio 2017; publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 10 nov. 2017. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur377087/false>. Acesso em: 19 jun. 2025). (G.n.)

“O teor da norma transcrita, que já constava da redação original da Constituição de 1988, é claro ao impor a compatibilização entre a competência legislativa interna, em matéria de transporte internacional, e o cumprimento das normas internacionais, adotados pelo Brasil, na matéria”. (BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário (RE) n.º 636.331-RJ**; Rel. Min. Gilmar Mendes; Tribunal Pleno; julgado em 25 maio 2017; publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 10 nov. 2017. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur377087/false>. Acesso em: 19 jun. 2025).

Proposta a solução para a coexistência dos dois regimes de responsabilidade civil, o Ministro entendeu pela aplicabilidade da Convenção de Montreal ao caso, mediante os tradicionais critérios da cronologia e especialidade do Tratado com relação ao CDC,

considerando que inexistente diferença hierárquica entre as normas (ambas leis federais com amparo constitucional).

**“Em relação ao critério da especialidade, observa-se que a Convenção de Varsóvia e os regramentos internacionais que a modificam são normas especiais em relação ao Código de Defesa do Consumidor, que é norma geral para as relações de consumo. A Lei 8.078, de 1990, disciplina a generalidade das relações de consumo, ao passo que as referidas Convenções disciplinam uma modalidade especial de contrato, a saber, o contrato de transporte aéreo internacional de passageiros”.** (BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário (RE) n.º 636.331-RJ**; Rel. Min. Gilmar Mendes; Tribunal Pleno; julgado em 25 maio 2017; publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 10 nov. 2017. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur377087/false>. Acesso em: 19 jun. 2025). (G.n.)

“Assim, devem prevalecer, mesmo nas relações de consumo, as disposições previstas nos acordos internacionais a que se refere o art. 178 da Constituição Federal, haja vista tratar-se de *lex specialis*”. (BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário (RE) n.º 636.331-RJ**; Rel. Min. Gilmar Mendes; Tribunal Pleno; julgado em 25 maio 2017; publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 10 nov. 2017. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur377087/false>. Acesso em: 19 jun. 2025).

Observa-se que ao preponderar pelo Decreto n.º 5.910 (Convenção de Montreal) com base no critério da especialidade da lei, o Ministro Gilmar Mendes adota raciocínio que vai de encontro àquele proposto pela doutrina consumerista, que preleciona no consumidor o caráter especialíssimo da relação contratual, que justifica o amparo da tutela constitucional consumerista, independentemente do objeto do contrato.

O ARE n.º 766.618 foi interposto pela *Air Canada* contra acórdão do TJSP que reconheceu o direito do passageiro de ser indenizado por danos morais sofridos em decorrência de atraso de voo e prazo prescricional quinquenal. O julgamento foi de relatoria do Ministro Luís Roberto Barroso, que decidiu pela aplicabilidade da Convenção de Montreal em detrimento da legislação consumerista, de forma harmônica ao julgamento do RE n.º 636.331.

**“11. Quanto ao ponto, e apenas para registro, não vislumbro qualquer sombra de invalidade material na previsão de um teto para a indenização. Não há dúvida de que a defesa do consumidor tem matriz constitucional (CF/88, art. 5º, XXXII; art. 170, V). Todavia, não se trata de um valor absoluto, que imponha, sempre e em qualquer caso, a prevalência dos interesses do consumidor. Cuidando-se de um princípio, a tutela do consumidor pode ser validamente restringida pela incidência simultânea de outros fins e valores constitucionais”.** (BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Agravo em Recurso Extraordinário (ARE) n.º 766.618-SP**; Rel. Min. Luís Roberto Barroso; Plenário; julgamento em 25 mai. 2017. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur377088/false>. Acesso em: 19 jun. 2025). (G.n.)

No ARE ficou decidido que deveria ser aplicado a norma internacional que institui o prazo bienal para a propositura da ação reparatória, afastando-se o prazo quinquenal do CDC.

Interessante faz-se observar que no julgamento conjunto dos recursos, um dos argumentos propostos pelo Ministro Luís Roberto Barroso para justificar a prevalência do regime internacional, foi a de que a tutela do consumidor materializada na Lei n.º 8.078 (CDC)

ampara-se no supracitado princípio constitucional de proteção ao consumidor (art. 5º, XXXII). Por outro lado, o tratado internacional se ampara em uma regra constitucional expressa e cristalina, que em confronto com a generalidade do princípio, se prevaleceria.

“O artigo 5º, inciso XXXII, da Constituição de fato prevê: “XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;” Esse dispositivo está no capítulo dos direitos fundamentais. Há, portanto, um núcleo mínimo de direito fundamental na proteção ao consumidor. **Esta, porém, é tipicamente uma norma que o Professor José Afonso da Silva chamaria de princípio institutivo; uma norma que convoca a atuação do legislador. E a Constituição, no artigo 178, prevê expressamente a prevalência das convenções internacionais nessa matéria.**

Portanto, eu acho – e isso foi apontado da tribuna pelo Professor Wambier – que a hipótese claramente não é de ponderação, porque não se pondera uma norma de princípio institutivo, convocatória da atuação do legislador, a meu ver, com uma regra que até prevaleceria sobre um eventual direito fundamental, porque seria uma determinação específica da Constituição nesse sentido. Dentro do que me parece ser a melhor forma de se interpretar o Direito, **deve-se ler as disposições normativas à luz dos princípios constitucionais. Mas quando uma regra constitucional estatuir em sentido diverso ao indicado por um princípio constitucional, deve-se aplicar a regra, a opção claramente manifestada pelo constituinte – o que me parece que também esse seria o caso aqui**, se nós considerássemos que existiria, no art. 5º, XXXII, uma proteção mais ampla do consumidor”. (BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário (RE) n.º 636.331-RJ**; Rel. Min. Gilmar Mendes; Tribunal Pleno; julgado em 25 maio 2017; publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 10 nov. 2017. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur377087/false>. Acesso em: 19 jun. 2025). (G.n.)

De forma harmônica, porém diferente do ponto de vista argumentativo, aduz a Ministra Rosa Weber que mesmo sob a perspectiva da teoria do diálogo das fontes<sup>52</sup>, que volta-se à melhor concretização possível de um comando constitucional, não seria adequada a prevalência do CDC sobre a Convenção de Montreal.

Isso porque o diálogo das fontes só poderia ser legitimamente aplicado caso o tratado internacional não fosse excepcionalmente amparado pelo constituinte. Explica-se: por não tratarem de direitos humanos, as Convenções de Varsóvia e Montreal não foram recepcionadas no Brasil com status supralegal, não obstante, o Poder Constituinte conferiu excepcional status às convenções ao dispor, no texto magno, regra expressa segundo a qual as leis domésticas deverão observar os acordos internacionais sobre o transporte.

Diante deste cenário, segundo a Ministra, não caberia ao operador do Direito espaço hermenêutico interpretativo sobre a prevalência de uma legislação sobre a outra, na medida em que a própria Constituição já estabelece explicitamente qual a ordem a ser seguida pelo operador, tratando-se de uma típica regra de sobredireito – conforme já havia aduzido o Ministro Luís Roberto Barroso. A sistemática já foi desenhada *a priori*, não havendo margem de decisão e/ou discricionariedade sobre a matéria.

<sup>52</sup> Sobre o tema, cf. WEBERBAUER, Paul Hugo. **Comentários sobre o direito internacional privado brasileiro**. Recife, Editora del Rey, 2022, capítulo 5.2 (p. 30 – 33).

Ao fim, mediante o julgamento conjunto dos recursos, restou fixada a tese de repercussão geral sobre a matéria no Tema 210 do STF<sup>53</sup>:

“Por força do art. 178 da Constituição Federal, em caso de conflito, as normas das convenções que regem o transporte aéreo internacional prevalecem sobre o Código de Defesa do Consumidor”.

É de amplo conhecimento que, havendo reconhecimento de tese de repercussão geral nas decisões proferidas em sede de Recurso Extraordinário, o teor daquela decisão vincula os demais órgãos do poder Judiciário, e qualquer decisão proferida em desconformidade fatalmente será reformada<sup>54</sup> (GONLÇALVES, 2019, p. 42).

Sobre a referida tese, imprescindível salientar que ela se limita apenas aos danos materiais, não decidindo sobre a preponderância da Convenção de Montreal sobre danos extrapatrimoniais – tendo em vista que eles carecem de previsibilidade expressa nas Convenções.

Em que pese ter sido salientado na própria redação do Tema 210 que as disposições das Convenções internacionais não seriam aplicáveis aos danos morais (que se incluem na esfera da reparação extrapatrimonial), a questão continuou sendo matéria de controvérsia jurisprudencial nos anos subsequentes a decisão conjunta do STF.

Esta persistente dissonância culminou com a fixação da nova tese de repercussão geral no Tema 1.240 do STF<sup>55</sup> em 2023, após o julgamento do Recurso Extraordinário (RE) nº 1.394.401 em dezembro de 2022.

“Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional”.

<sup>53</sup> BRASIL. **Supremo Tribunal Federal. Tema 210** – “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. O presente entendimento não se aplica às hipóteses de danos extrapatrimoniais.”. Julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 636.331/RJ, rel. Min. Gilmar Mendes, Plenário, julgado em 25 jul. 2017; repercussão geral reconhecida, fixada a tese. Publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 13 nov. 2017. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4040813&numeroProcesso=636331&classeProcesso=RE&numeroTema=210>.

<sup>54</sup> CPC/15, Art. 1.030. Recebida a petição do recurso pela secretaria do tribunal, o recorrido será intimado para apresentar contrarrazões no prazo de 15 (quinze) dias, findo o qual os autos serão conclusos ao presidente ou ao vice-presidente do tribunal recorrido, que deverá: I – negar seguimento: a) a recurso extraordinário que discuta questão constitucional à qual o Supremo Tribunal Federal não tenha reconhecido a existência de repercussão geral ou a recurso extraordinário interposto contra acórdão que esteja em conformidade com entendimento do Supremo Tribunal Federal exarado no regime de repercussão geral;

<sup>55</sup> BRASIL. **Supremo Tribunal Federal. Tema 1.240** – “Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional”. Julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1.394.401/SP, rel. Min. Rosa Weber, Plenário, julgado em 15 dez. 2022; repercussão geral reconhecida, fixada a tese. Publicado no Diário de Justiça Eletrônico, 03 mar. 2023. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=6450365&numeroProcesso=1394401&classeProcesso=RE&numeroTema=1240>.



No julgamento de relatoria da Ministra Rosa Weber, fez-se constante aceno ao próprio Tema 210 e as discussões feitas na ocasião do seu pronunciamento pelo Ministro Gilmar Mendes, que já salientava a não aplicabilidade da repercussão geral para as ações reparatórias de danos morais, bem como demais julgados subsequentes da Suprema Corte com relação ao assunto.

Apesar de o julgamento do RE nº 1.394.401 em nada ter se aprofundado no artigo 29 da Convenção de Montreal – que, essencialmente, veda a indenização de qualquer natureza que não a patrimonial – o entendimento instituído no Tema 1.240 pacificou a questão apenas reiterando aquilo que já havia sido dito no Tema 210: a ausência de previsibilidade expressa do dano moral no artigo 22 da Convenção, que estabelece os limites indenizatórios, torna o regramento internacional inaplicável a esse caso. Aliado a isto, também foi salientado a natureza do direito tutelado, que por não ser numericamente aferível, não seria compatível com qualquer limitação legal previamente imposta.

Em vista do que foi exposto, pare-nos razoável concluir que ao contrário do Tema 210, carece de melhor fundamentação teórica e hermenêutica o Tema 1.240, principalmente levando-se em consideração a omissão do julgado com relação ao artigo 29 da Convenção de Montreal.

Não bastante, importantes considerações deixaram de ser preponderadas quando do julgamento do RE nº 1.394.401, como o prazo prescricional para o ajuizamento da ação e a própria natureza da responsabilidade do transportador aéreo nas ações indenizatórias fundadas em danos morais. Quer dizer, em que pese a natureza subjetiva do dano moral afastar a aplicabilidade da norma limitadora do *quantum debeatur* (artigo 22), em que medida esta ação reparatória também conclama a inaplicabilidade do prazo prescricional bienal (artigo 35) ou a responsabilidade objetiva com presunção de culpa do transportador aéreo?

A ausência de previsão expressa do dano moral na norma limitadora, portanto, não nos parece suficiente para justificar a inaplicabilidade de todas as outras normas da Convenção incidentes no contrato de transporte aéreo internacional e a preponderância da norma consumerista nas ações indenizatórias de danos morais.

Independentemente destas importantes considerações que não foram suficientemente esclarecidas no julgado, assim restou fixada a mais nova tese de repercussão geral com relação a matéria, basicamente reiterando o entendimento anterior sem trazer, de fato, uma análise mais específica à questão. O Supremo buscou pacificar, sem se ater aos pormenores da norma e as implicações específicas de cada caso.

Em assim sendo, fixadas as teses de repercussão geral, restou pacificada a controvérsia com relação a aplicabilidade do regime de responsabilidade civil do transportador aéreo no contrato de transporte aéreo internacional: com relação aos danos materiais, aplicam-se as normas da Convenção de Montreal, consoante Tema 210; nos danos morais há incidência do regime nacional de responsabilidade civil (mormente o consumerista), vide Tema 1.240.

Tabela 3 - Teses de Repercussão Geral

| <b>TEMA 210 STF</b>                                                                                    | <b>TEMA 1.240 STF</b>                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Em ações reparatórias por danos materiais, aplicam-se as normas das Convenções de Varsóvia e Montreal. | Em ações indenizatórias por danos extrapatrimoniais e/ou sancionatórias de caráter punitivo, aplicam-se as normas de origem nacional, como o CDC, CBA e o Código Civil. |

Fonte: O autor, (2025).

Houve, em bem de verdade, uma mudança significativa de entendimento do STF com relação a matéria, dado que em período anteriores, falava-se majoritariamente na preponderância do CDC em detrimento das Convenções para todos os casos (incluindo danos materiais), como visto. Hoje, não há dúvidas que as disposições da Convenção de Montreal devem ser aplicadas aos litígios decorrentes desta específica modalidade contratual com relação à reparação de cunho patrimonial, ao passo em restou preservado o antigo e majoritário entendimento doutrinário consumerista com relação à reparação extrapatrimonial, que conclama a incidência de normas de origem nacional, como o CDC.

## 6 CONCLUSÕES

A presente monografia teve por escopo principal analisar o confronto normativo entre o regime internacional e o nacional de responsabilidade civil do transportador no âmbito do contrato de transporte aéreo internacional, representados pela Convenção de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor, respectivamente.

Ao longo deste percurso traçado, rememora-se que a compreensão do conflito normativo exigiu, antes de tudo, um retorno às origens do Direito Aeronáutico, ramo jurídico cujo nascimento se confunde com o surgimento da própria aviação civil. Desde os primeiros voos internacionais na Europa do pós-Primeira Guerra, tornou-se evidente que a natureza eminentemente internacional do tráfego aéreo não comportava soluções jurídicas isoladas e domésticas. O voo, por sua própria lógica, desconhece fronteiras, e o Direito foi instado a acompanhá-lo.

Este movimento de unificação normativa deu origem a uma singularidade: o Direito Aeronáutico não se encaixa perfeitamente nas categorias clássicas do Direito Internacional Público ou Privado. Sua natureza é, em grande medida, transnacional, pois ultrapassa os limites da soberania estatal para operar num espaço normativo nebuloso, influenciado por tratados, organismos multilaterais e, até mesmo, entidades privadas de grande representatividade, como a IATA. Trata-se de um ramo jurídico que é, ao mesmo tempo, técnico e econômico, público e privado, estatal e paraestatal.

A característica transnacional do regime reflete diretamente na instintiva tendência à unificação legislativa. O almejo pela segurança nos voos, a eficiência operacional e a previsibilidade nas relações decorrentes do transporte aéreo exigem normas comuns. O Brasil, como signatário de diversos tratados internacionais, não escapou dessa lógica. Viu-se que o ordenamento jurídico nacional absorveu e reproduziu, ao longo da sua história, diversas normas técnicas e não-técnicas de aviação provenientes do plano internacional. Este fato é uma clara demonstração não só da influência da característica uniformizadora e transnacional do Direito Aeronáutico na legislação pátria, como também da autonomia deste ramo, permanentemente interseccionado entre múltiplas esferas normativas diferentes.

Entretanto, embora extremamente funcional do ponto de vista operacional, comercial e da segurança, a uniformização normativa nem sempre dialoga com os valores e garantias (constitucionais) que compõem os sistemas jurídicos domésticos, como o brasileiro. Em específico, atentou-se ao tensionamento entre a norma internacional padronizada e a proteção constitucional do consumidor, sobretudo no âmbito da responsabilidade civil do transportador

aéreo por danos de toda sorte ao passageiro, no âmbito do contrato de transporte aéreo internacional.

Visualizou-se, neste aspecto, que embora a Convenção de Montreal tenha representado um avanço em relação ao regime de Varsóvia, ainda carrega as marcas de um tempo em que a aviação comercial era uma atividade arriscada, elitizada e incipiente. Suas limitações indenizatórias e seu modelo de responsabilidade mista são, até hoje, reflexos de um arcaico esforço internacional para proteger economicamente os transportadores aéreos e fomentar o crescimento de um setor estratégico. No entanto, tal esforço, legítimo em seu tempo, mostra claros sinais de descompasso com os valores contemporâneos de justiça reparatória e com a realidade fática da aviação civil atual.

Reconhece-se, todavia, que o ordenamento jurídico brasileiro não pode fechar-se em si mesmo, limitando o seu escopo analítico-normativo às diretrizes propriamente nacionais, especialmente diante de compromissos internacionais livremente assumidos pelo Estado e que tiveram amparo igualmente constitucional, sendo hierarquicamente equivalentes às normas de origem doméstica. A tensão que se apresenta, portanto, exige do operador do direito um esforço hermenêutico que se volte à conciliação de sistemas aparentemente antagônicos, em prol da reciprocidade internacional e boa-fé entre os demais países signatários do tratado.

Este foi o entendimento eficientemente instituído quando do julgamento conjunto do RE nº 636.331 e ARE nº 766.618 pelo plenário do STF em abril de 2017, que alterou o caminho jurisprudencial que vinham trilhando os Tribunais brasileiros desde o fim da década de 1990, dando fim a controvérsia ao preponderar pela Convenção de Montreal em face do CDC e do Código Civil, conforme instituído no Tema 210 de repercussão geral.

Ao optar pela aplicabilidade do regime internacional de responsabilidade civil do transportador aéreo, o STF reitera o entendimento de que o Brasil, enquanto Estado nacional autônomo e independente, exercendo plenamente a sua soberania, deve obrigatoriamente respeitar as regras constantes dos Tratados que ele ratifica, em nome na boa-fé e da reciprocidade entre os demais Estados aderentes.

Complementando o Tema 210, viu-se também que o Tema 1.240 (instituído no julgamento do RE nº 1.394.401) manteve preservado o antigo e majoritário entendimento doutrinário e jurisprudencial com relação às ações reparatórias de natureza extrapatrimonial, ao decidir pela manutenção da preponderância do regime de responsabilidade civil nacional (mormente o consumerista) em detrimento das Convenções, em que pese carecer de melhor fundamentação teórica quanto a inaplicabilidade de diversos dispositivos do regime internacional nesses casos.

Inobstante as divergências com relação a determinados aspectos das teses de repercussão geral, não restam dúvidas, portanto, de que as decisões tomadas pelo STF põem fim a uma longa insegurança jurídica acerca da matéria, trazendo maior previsibilidade e harmonia para todas as partes envolvidas na aviação civil comercial, de companhias áreas, até seguradoras, importadores, exportadores e passageiros comuns.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **Acordos de Serviços Aéreos**. Brasília: ANAC, 15 mar. 2016 (atualizado em 9 abr. 2021). Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/internacional/acordos-internacionais/acordos-de-servicos-aereos/acordos-bilaterais>. Acesso em: 25 dez. 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil**. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/>.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **Anexo 1 À Convenção sobre Aviação Civil Internacional - Licenças de Pessoal**. Disponível em: [https://www.caacI.org/Files/PortalReady/v000/downloads/ICAO\\_ANEXO\\_1\\_LIC\\_PESS\\_OAL\\_SET\\_2016.pdf](https://www.caacI.org/Files/PortalReady/v000/downloads/ICAO_ANEXO_1_LIC_PESS_OAL_SET_2016.pdf). Acesso em: 7 de jan. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **Anexo 7 À Convenção sobre Aviação Civil Internacional - Marcas de Nacionalidade e de Matrícula de Aeronaves**. Disponível em: <https://www.caacI.org/Files/PortalReady/v000/downloads/anexo-7-traduzido.pdf>. Acesso em: 7 de jan. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **Anexo 10 À Convenção sobre Aviação Civil Internacional - Telecomunicações Aeronáuticas**. Disponível em: [https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/AN10\\_V2\\_cons%5B1%5D.pdf](https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/AN10_V2_cons%5B1%5D.pdf). Acesso em: 7 de jan. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **Instrução Suplementar – IS Nº 175-004**. Disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-175-004/@@display-file/arquivo\\_norma/IS175-004B.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-175-004/@@display-file/arquivo_norma/IS175-004B.pdf). Acesso em: 18 mar. 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC Nº 175**. Disponível: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-175>. Acesso em: 12 fev. 2025.

ALVIM, Eduardo Arruda; JORGE, Flávio Cheim. **A responsabilidade Civil no Código de Proteção e Defesa do Consumidor e o Transporte Aéreo. Doutrinas Essenciais de Responsabilidade Civil**, ed. RT, v.2, p. 1229-1268, out. 2011.

AVELINO, Murilo Teixeira. **Fazenda Pública em Juízo** – 3. ed., rev., atual. e ampl. – São Paulo: Editora Juspodivim, 2024, p. 47.

BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcelos. **O Transporte Aéreo e o Código de Defesa do Consumidor**. Biblioteca Digital Jurídica do STJ (BDJur), Brasília. Disponível em: <https://bdjur.stj.jus.br/items/6167cff9-8ac0-4d36-9f4f-74479e7550e9>. Acesso em: 24 abr. 2025.

BRASIL. Banco Central. **Conversor de Moedas**. [Brasília]: BCB. Disponível em: <http://www.bcb.gov.br/conversao>. Acesso em: 24 abr. 2025.

BRASIL. **Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)**. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF.

BRASIL. **Código Civil**. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF.

BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor (CDC)**. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF.

BRASIL. Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945. **Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d19841.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm).

BRASIL. Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931. **Promulga a Convenção de Varsovia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional.**

Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d20704.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d20704.htm).

BRASIL. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. **Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional.** Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d21713.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm). Acesso em: 15 dez. 2024.

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: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm).

BRASIL. Decreto nº 7.030, de 14 de dezembro de 2009. **Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66.** Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm).

BRASIL. Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995. **Altera o art. 178 da Constituição Federal e dispõe sobre a adoção de Medidas Provisórias.** Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 15 ago. 1995. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc/emc07.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc07.htm).

BRASIL. Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015. **Institui o Código de Processo Civil.** Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 17 mar. 2015.

BRASIL. Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942. **Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (LINDB).** Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 2.199, 05 set. 1942.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **AgRg no REsp 773.250/RJ**, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 19/08/2010, DJe 28/09/2010). Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27AGRESP%27.clas](https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27AGRESP%27.clas)



.+e+@num=%27773250%27)+ou+(%27AgRg%20no%20REsp%27+adj+%27773250%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja. Acesso em: 18 jun. 2025.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **EResp n. 269.353/SP**, Relator Ministro Castro Filho, Segunda Seção, julgado em 24/4/2002, DJ de 17/6/2002, p. 184. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27ERESP%27.clas.+e+@num=%27269353%27\)+ou+\(%27EResp%27+adj+%27269353%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27ERESP%27.clas.+e+@num=%27269353%27)+ou+(%27EResp%27+adj+%27269353%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 18 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Agravo em Recurso Extraordinário (ARE) n.º 766.618-SP**; Rel. Min. Luís Roberto Barroso; Plenário; julgamento em 25 mai. 2017. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur377088/false>. Acesso em: 19 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário (RE) n.º 1.394.401**; Rel. Min. Rosa Weber; Plenário; julgamento em 15 dez. 2022. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/repercussao-geral12902/false>. Acesso em: 21 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário (RE) n.º 351.750-RJ**; Rel. Min. Marco Aurélio; 1ª Turma; julgado em 17 mar. 2009; publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 25 set. 2009. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur166739/false>. Acesso em: 18 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário (RE) n.º 636.331-RJ**; Rel. Min. Gilmar Mendes; Tribunal Pleno; julgado em 25 maio 2017; publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 10 nov. 2017. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur377087/false>. Acesso em: 19 jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário n. 172720**. Relator: Min. MARCO AURÉLIO, Segunda Turma, julgado em 06 de fev. de 1996, DJ 21-02-1997 PP-02831 EMENT VOL-01858-04 PP-00727 RTJ VOL-00162-03 PP-01093. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur20370/false>. Acesso em: 18 jun. 2025.

BRASIL. **Supremo Tribunal Federal. Tema 1.240** – “Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional”. Julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1.394.401/SP, rel. Min. Rosa Weber, Plenário, julgado em 15 dez. 2022; repercussão geral reconhecida, fixada a tese. Publicado no Diário de Justiça Eletrônico, 03 mar. 2023. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=6450365&numeroProcesso=1394401&classeProcesso=RE&numeroTema=1240>.

BRASIL. **Supremo Tribunal Federal. Tema 210** – “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”. Julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 636.331/RJ, rel. Min. Gilmar Mendes, Plenário, julgado em 25 jul. 2017; repercussão geral reconhecida, fixada a tese. Publicado no Diário da Justiça Eletrônico, 13 nov. 2017. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4040813&numeroProcesso=636331&classeProcesso=RE&numeroTema=210>.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. **0003823-80.2013.8.19.0079 - APELAÇÃO**. Des(a). MÁRCIA CUNHA SILVA ARAÚJO DE CARVALHO - Julgamento: 19/03/2015 - DECIMA SETIMA CAMARA DE DIREITO PRIVADO (ANTIGA 26ª CÂMARA CÍVEL)). Disponível em: <https://www3.tjrj.jus.br/EJURIS/ProcessarConsJuris.aspx?PageSeq=1&Version=1.2.1.0>. Acesso em: 18 jun. 2025.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. **0455600-16.2012.8.19.0001 - APELAÇÃO**. Des(a). JUAREZ FERNANDES FOLHES - Julgamento: 11/12/2014 - DECIMA SETIMA CAMARA DE DIREITO PRIVADO (ANTIGA 26ª CÂMARA CÍVEL)). Disponível em: <https://www3.tjrj.jus.br/EJURIS/ProcessarConsJuris.aspx?PageSeq=0&Version=1.2.1.0>. Acesso em: 18 jun. 2025.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. **Apelação nº 0125334-76.1999.8.19.0001**, Rel(a).: BERNARDO MOREIRA GARCEZ NETO, Julgamento: 28/02/2007, Décima Câmara Cível.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. **Súmula nº 45**. Uniformização de Jurisprudência nº 03/2001 - Proc. 2001.146.00003. Rio de Janeiro, Julgamento em 24/06/2002 - Votação unânime.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. **Apelação nº 1008262-88.2015.8.26.0003**, relator Des(a). Silveira Paulino, 21ª Câmara Cível, São Paulo, 25 de abril de 2017. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=10368917&cdForo=0>. Acesso em: 18 jun. 2025.

**Declaração sobre os Princípios do Direito Internacional relativos às Relações Amistosas e à Cooperação entre os Estados, de acordo com a Carta das Nações Unidas**. ONU. Assembleia Geral (25ª sessão: 1970). 1971. Disponível em: [https://digitallibrary-un.org.translate.google/record/202170?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=pt&\\_x\\_tr\\_hl=pt&\\_x\\_tr\\_pto=tc](https://digitallibrary-un.org.translate.google/record/202170?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt&_x_tr_pto=tc).

DISTRITO FEDERAL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios. **Acórdão nº 345198, 20070020009270AGI**, Relator(a): DIVA LUCY DE FARIA PEREIRA, 6ª Turma Cível, data de julgamento: 03/12/2008, publicado no DJe: 11/03/2009.

DIZIKES, Peter. **Study: flying keeps getting safer**. MIT News, 7 ago. 2024. Disponível em: <https://news.mit.edu/2024/study-flying-keeps-getting-safer-0807>. Acesso em: 09 jun. 2025.

DOBSON, Alan. **A History of International Civil Aviation: From its Origins Through Transformative Evolution**. New York: Routledge, 2017.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 221.

GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Contrato de transporte aéreo internacional**. Revista de Informação Legislativa: RIL, Brasília, DF, v. 56, n. 222, p. 33-50, abr./jun. 2019. Disponível em: [http://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/56/222/ril\\_v56\\_n222\\_p33](http://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/56/222/ril_v56_n222_p33).

IATA. **Dangerous Goods Regulations**. Disponível em: <https://www.iata.org/en/publications/dgr/>. Acesso em: 12 fev. 2025.

IATA. **Intercarrier Agreement on Passenger Liability**. Kuala Lumpur: IATA, 1995.

IATA. RESOLUTION 600b. **Air Waybill - Conditions of Contract**. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/783ac75f30d74e32a8eaf26af5696b6/csc-600b-en-28dec2019.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2025.

IATA. **Safety Report Executive Summary**. Disponível em: <https://www.iata.org/en/publications/safety-report/executive-summary/>. Acesso em: 26 mai. 2025.

ICAO. **Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc 9626)**, 2ª ed., 2004. Em particular, item 4.1.

ICAO. Publication spotlight: **The ICAO Annexes to the Convention on International Civil Aviation**. Disponível em: [https://unitingaviation-com.translate.google.com/news/safety/publication-spotlight-the-icao-annexes-to-the-convention-on-international-civil-aviation/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=pt&\\_x\\_tr\\_hl=pt&\\_x\\_tr\\_pto=sge#:~:text=Os%20anexos%20e%20stabelecem%20os%20Padrões,devem%20fazer%20para%20alcançá-los](https://unitingaviation-com.translate.google.com/news/safety/publication-spotlight-the-icao-annexes-to-the-convention-on-international-civil-aviation/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt&_x_tr_pto=sge#:~:text=Os%20anexos%20e%20stabelecem%20os%20Padrões,devem%20fazer%20para%20alcançá-los). Acesso em: 15 dez. 2024.

ICAO. **The Postal History**. Disponível em: [https://applications.icao.int/postalhistory/1919\\_the\\_paris\\_convention.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/1919_the_paris_convention.htm). Acesso em: 12 dez. 2024.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **Member States**. Montréal: ICAO, [2025]. Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/member-states.aspx>. Acesso em: 25 jun. 2025.

KARENG, Yaya. **International Aviation/Airspace Law An Overview**. International Journal of Law Reconstruction, 2020, p. 57). Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/348062074\\_INTERNATIONAL\\_AVIATION\\_AIRSPACE\\_LAW\\_AN\\_OVERVIEW](https://www.researchgate.net/publication/348062074_INTERNATIONAL_AVIATION_AIRSPACE_LAW_AN_OVERVIEW). Acesso em: 09 jun. 2025.

LELOUDAS, George; DEMPSEY, Paul S.; CHASSOT, Laurent (ed.). **The Montreal Convention: a Commentary**. 1. ed. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2023. 734 p. ISBN 978-1-80088-985-9.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Curso de direito internacional público**. 15. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. p. 100.

MESQUITA, Ivan Muniz. **Poder Espacial e Direito Aeronáutico**. Rio de Janeiro: Editora Luzes, 2018.

ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. **Sobre a OACI. Montréal: OACI, [2025]**. Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>. Acesso em: 25 jun. 2025.

OSUNWUSI, Adeyinka Olumuyiwa. **Aviation Safety Regulations versus CNS/ATM Systems and Functionalities. International Journal of Aviation, Aeronautics and Aerospace**. v.7, n.1, c2020. Disponível em: <https://doi.org/10.15394/ijaaa.2020.1448>. Acesso em: 16 dez. 2024.

PARANÁ. Tribunal de Justiça do Paraná. **Acórdão nº 0001026-12.2023.8.16.0000**, Curitiba, Rel.: DESEMBARGADOR LEONEL CUNHA, 5ª Câmara Cível, J. 05.06.2023.

PASSARELLA, Rossi; VENY, Harumi; FACHRURROZI, Muhammad; SAMSURYADI, Samsuryadi; VINDRIANI, Marsella. **Evaluating the influence of the International Civil Aviation Organization on aircraft accident rates and fatalities: a seven-decade historical data analysis. Acadlore Transactions on Applied Mathematics and Statistics**, v. 1, n. 1, p. 33–43, 2023, p. 41). Disponível em: <https://doi.org/10.56578/atams010104>. Acesso em: 09 jun. 2025.

POLETTI, Ronaldo. **A questão da autonomia do direito aeronáutico**. Revista de Informação Legislativa, Brasília, v. 31, n. 213, p. 103-112. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/176260>. Acesso em: 16 dez. 2024.

PORTO, Valéria. **A Aplicação do Princípio da Reciprocidade no Direito Internacional Público: do Bilateralismo à Supranacionalidade**. Revista de Direito Público, 6(26), 2010, p. 93.

Disponível

em:<https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/direitopublico/article/view/1533>.

RFB, **Instrução Normativa RFB nº 800**, de 27 de dezembro de 2007. Disponível em:<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15753>. Acesso em: 18 mar. 2025.

RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. **Apelação nº 0125334-76.1999.8.19.0001**, Rel(a).: BERNARDO MOREIRA GARCEZ NETO, Julgamento: 28/02/2007, Décima Câmara Cível.

SALIBA, Aziz Tuffi; SOUZA, Alexandre Rodrigues. **A aplicabilidade da convenção de Montreal no direito brasileiro**. Revista de Direito Internacional, volume 14, 2017, p. 434. Disponível em:<https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/39408>.

SOTO, Germán Delgado. **Régimen de la responsabilidad contractual del transportista en el Derecho Internacional Privado Aéreo: pasado y futuro**. Revista de la Facultad de Derecho, Caracas, n. 56, p. 71-117, 2001. p. 89-90. Disponível em:<https://books.google.com.br/books?id=5qYu8ykfa0QC&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 23 abr. 2025.

TARGA, Maria Luiza Baillo. **O Diálogo das Fontes como Método de Aplicação Harmônica do Código de Defesa do Consumidor e da Convenção de Montreal Nos Contratos de Transporte Aéreo Internacional**, p. 39. Disponível em:<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/179138>. Acesso em: 29. abr.2025.

VIGLINO, Mickael R. **Transporte aéreo e direito transnacional: da convergência à uniformidade**. Revista de Direito Internacional, Brasília, Uniceub, v. 13, n. 3, 2016, p. 163. Disponível em:<https://www.publicacoesacademicas.uni-ceub.br/rdi/article/view/4374>. Acesso em: 16 dez.2024.

VIRALLY, Michel. **Le principe de réciprocité en droit international contemporain.** In: Recueil des cours – Academie de Droit International, 1967-III, v. 122, p. 51 - 52.

WEBERBAUER, Paul Hugo. **Comentários sobre o direito internacional privado brasileiro.** Recife: Editora del Rey, 2022.