

A responsabilidade civil no transporte aéreo internacional e o decidido no Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ

Manoel Veridiano Fukuara Rebello Pinho

Doutorando pelo Instituto Brasiliense de Direito Público. Mestre pela Universitat de Girona. Bacharel pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. Promotor de Justiça do Estado de Mato Grosso do Sul. Membro Auxiliar do Conselho Nacional do Ministério Público.
Email: manoeelpinho82@gmail.com.

Data de recebimento: 08/08/2022

Data de aceitação: 03/10/2022

Data da publicação: 14/11/2022

RESUMO: O presente trabalho busca trazer as características básicas do contrato de transporte aéreo internacional e as implicações da responsabilidade civil do transportador pelos danos causados; e, ainda, estudar referido contrato à luz da decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal no Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ. Referido julgado houve por bem fixar o entendimento segundo o qual, nesse tipo de contrato, em razão da disposição do artigo 178 da Constituição Federal, aplicam-se os tratados internacionais sobre a matéria, em prevalência sobre o Código de Defesa do Consumidor. Para isso, abordar-se-ão, na seguinte ordem: as características do contrato de transporte aéreo, com ênfase no âmbito internacional; a

decisão proferida no Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ; o quadro histórico que norteou as Convenções de Varsóvia e de Montreal e suas características principais; alguns precedentes do Superior Tribunal de Justiça sobre o tema; e, por fim, possíveis consequências econômicas de tal decisão e sua repercussão no âmbito consumerista. A metodologia utilizada foi qualitativa e bibliográfica. Concluiu-se que a tarifação da responsabilidade civil, nos casos de extravio ou avaria de bagagem, e também de atrasos de voos, no contrato de transporte aéreo internacional, gera eficiência econômica ao setor e, ao mesmo tempo, preserva os consumidores, sob a ótica coletiva.

PALAVRAS-CHAVE: responsabilidade civil do transportador aéreo; Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ; Convenções de Varsóvia e de Montreal; consequências econômicas no âmbito consumerista.

ENGLISH

TITLE: The international air carrier liability within the context of Brazilian Supreme Court Extraordinary Appeal N. 636331/RJ.

ABSTRACT: This paper aims to bring forward the basic characteristics of international air transport agreements and the carrier's liability for damages. This paper will also study the agreement within the context of Brazilian Supreme Court Extraordinary Appeal N. 636331/RJ. The Court based its understanding on Article 178 of the Federal Constitution of Brazil, in which international covenants apply to international air transport agreements, prevailing over the Brazilian Consumer Protection Code. For that, we will approach, respectively: characteristics of air transport agreements, with emphasis on international air transport agreements; the ruling on Extraordinary Appeal N. 636331/RJ; the historic framework

which guided the Warsaw and Montreal Conventions and their main characteristics; precedents by the Brazilian Superior Court of Justice on this topic; and finally, possible economic consequences of this decision and its repercussion in the consumer environment. The methodology used was qualitative and bibliographical. It is concluded that the pricing of civil liability, in cases of loss or damage to luggage, as well as flight delays, in the international air transport contract, generates economic efficiency for the sector, and at the same time preserves consumers, from a collective perspective.

KEYWORDS: civil liability of the air carrier; Extraordinary Appeal N. 636331/RJ; Warsaw and Montreal Conventions; economic consequences in the consumerist scope.

SUMÁRIO

1 Introdução: Aspectos gerais do contrato de transporte aéreo, incluindo o internacional – 2 Do julgado no Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ – 3 Breves linhas históricas da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal – 4 Notas sobre a responsabilidade civil à luz da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal – 5 Alguns precedentes do Superior Tribunal de Justiça – 6 Conclusão.

1 INTRODUÇÃO: ASPECTOS GERAIS DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO, INCLUINDO O INTERNACIONAL

O contrato de transporte aéreo de pessoas e de coisas foi regulamentado pelo Código Civil de 2002, em três Seções: (a) disposições gerais, (b) do transporte de pessoas e (c) do transporte de coisas.

O contrato de transporte aéreo de pessoas e de coisas está bem definido pelo artigo 730 do Código Civil, que estabelece: “Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

Não há que se falar, assim, em contrato de transporte quando se tratar do transporte desinteressado, como por exemplo, uma viagem gratuita, feita por amizade ou cortesia a um amigo, a teor do artigo 736 do Código Civil.¹ Nesse caso, configura-se uma responsabilidade civil extracontratual, e o transportador só responderá por danos causados ao passageiro quando houver dolo ou culpa grave, nos termos da Súmula nº 145 do Superior Tribunal de Justiça.²

Não se classifica como transporte desinteressado aquele em que o transportador auferir algum tipo de benefício, como é comum, por exemplo, na passagem adquirida mediante programas de milhas. Nesse caso, estará presente o contrato de transporte, nos termos do artigo 730 do Código Civil, havendo, portanto, a incidência daquele e do Código de Defesa do Consumidor.

¹ “Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.”

² “Súmula 145 - No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave.”

No caso do transporte aéreo internacional, tanto a Convenção de Varsóvia como a Convenção de Montreal, em seus artigos iniciais, dispõem que suas disposições serão aplicáveis em hipótese de transporte gratuito efetuado em aeronaves, quando prestado por uma empresa de transporte aéreo.³

Importante, ainda, traçar o panorama legislativo anterior ao Código Civil de 2002. Nesse sentido, observa-se que o Código Civil de 1916 não tratava do contrato de transporte, e o Código Comercial regulava apenas alguns aspectos do contrato de transporte de mercadorias e do transporte de passageiros pelo mar. Verifica-se, na legislação brasileira, a edição de normas específicas sobre o transporte de pessoas (Decretos de números 1.930/1857, 2.681/1912 e 15.673/1922), que tratam do transporte aéreo ferroviário; o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565/86), que rege o transporte aéreo nacional; o

³ Art. 1.1 A presente Convenção aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efetuado por aeronave mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes gratuitos efetuados por aeronave por uma empresa de transportes aéreos (Convenção de Varsóvia).

Art. 1.1 A presente Convenção se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração. Aplica-se igualmente ao transporte gratuito efetuado em aeronaves, por uma empresa de transporte aéreo (Convenção de Montreal).

Decreto nº 952/93 e a Lei nº 11.975/2009, que tratam do transporte rodoviário interestadual e internacional.⁴

Relativamente ao transporte aéreo internacional, pode-se citar a Convenção de Varsóvia, de 1929, ingressada no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto nº 20.704/31; e a Convenção de Montreal, de 1999, ratificada no Brasil pelo Decreto legislativo nº 59/2006. Referidos diplomas legais e sua aplicabilidade serão tratados ao longo do presente texto.

O transporte aéreo internacional é basicamente, nos termos da Convenção de Varsóvia e de Montreal, aquele que tem como ponto de partida um país e como ponto de destino outro país, haja ou não escala ou conexão, ou então quando houver escala prevista em um outro país em voos com partida e destino em um mesmo Estado nacional. O artigo 1.2 de ambas as Convenções bem define a caracterização do transporte aéreo internacional.⁵

⁴ GUIMARÃES, Paulo Jorge Scartezini. *Dos contratos de hospedagem, de transporte de passageiros e de turismo*. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2010, p. 92.

⁵ Art. 1.2 Para o efeito da presente Convenção, é considerado transporte internacional todo o transporte no qual, de acordo com o que foi estipulado pelas Partes, o ponto de partida e o ponto de destino, quer haja ou não interrupções de transporte ou transbordo, estejam situados quer no território de duas Altas Partes Contratantes, quer apenas no território de uma Alta Parte Contratante, se previu uma escala no território de um ou de outro Estado, mesmo que este Estado não seja uma Alta Parte Contratante. O transporte entre dois pontos dentro do território de uma única Alta Parte Contratante sem uma escala estabelecida no território do outro Estado não será considerado transporte internacional para os efeitos da presente Convenção (Convenção de Varsóvia).

Assim, de acordo com a definição legal do transporte aéreo internacional, pode ser aplicável, por exemplo, a Convenção de Montreal a um país que não a assinou, quando tal localidade for ponto de escala previamente definido, em um voo com ponto de partida e de chegada em outro país vizinho.⁶ Por outro lado, se for um pouso de emergência em outro país fronteiriço, em um voo nacional, por exemplo, não haverá que se falar em transporte aéreo internacional.

2 DO JULGADO NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO Nº 636.331/RJ

Anteriormente ao decidido pelo Supremo Tribunal Federal no RE nº 636.331/RJ, prevalecia, nos Tribunais

Art. 1.2 Para os fins da presente Convenção, a expressão transporte internacional significa todo transporte em que, conforme o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção no transporte, ou no transbordo, estão situados, seja no território de dois Estados Partes, seja no território de um só Estado Parte, havendo escala prevista no território de qualquer outro Estado, ainda que este não seja um Estado Parte. O transporte entre dois pontos dentro do território de um só Estado Parte, sem uma escala acordada no território de outro Estado, não se considerará transporte internacional, para os fins da presente Convenção (Convenção de Montreal).

⁶ MORSELLO, Marcos Fábio. *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. São Paulo: Atlas, 2006, p. 418: “Ora, dessume-se que, para a aplicação dos ditames da nova Convenção, no âmbito do transporte aéreo internacional, exige-se que os pontos de partida e de destino, independentemente de interrupção ou transbordo, estejam situados no território de dois Estados Partes, ou seja, países que tenham ratificado o novel diploma legal, aceitando-se excepcionalmente sua aplicação em relação a Estado que não a tenha ratificado, desde que o território deste seja utilizado, tão-somente, como escala em transporte aéreo, cujos pontos de origem e destino estejam situados em território de um mesmo Estado Parte.”

Superiores e também na doutrina, o entendimento de que se aplicava o Código de Defesa do Consumidor no trato da responsabilidade civil decorrente do contrato de transporte aéreo internacional, em relações de consumo.

O entendimento pela aplicação do Código de Defesa do Consumidor fundamentava-se no artigo 5º, inciso XXXII⁷, e artigo 170, inciso V⁸, da Constituição Federal, já que o direito à defesa do consumidor é um direito fundamental e fundamento da ordem econômica, e, por isso, a lei consumerista seria especial em relação aos tratados internacionais, merecendo primazia. Os tratados internacionais sobre o contrato de transporte internacional continuavam aplicáveis naquilo que não contrariassem o Código de Defesa do Consumidor. Cita-se, nesse sentido, a fim de exemplificar, o decidido no REsp nº 220.898/SP⁹ e no AgRg no Ag nº 252.632/SP¹⁰.

⁷ Art. 5º [...]

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

⁸ 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.

⁹ RESPONSABILIDADE CIVIL. Transporte aéreo. Extravio de carga. Para a apuração da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional pelo extravio de carga, aplica-se o disposto no Código de Defesa do Consumidor.

Recurso conhecido e provido (STJ. Quarta Turma. REsp 220.898/SP.

Relator: Min. Ruy Rosado de Aguiar. DJ, 12 fev. 2001).

¹⁰ CIVIL E PROCESSUAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. TRANSPORTE AÉREO. EXTRAVIO DE MERCADORIA. COBERTURA SECURITÁRIA. REEMBOLSO. TARIFAÇÃO AFASTADA. INCIDÊNCIA DAS NORMAS DO CDC.

Dessa maneira, conforme esse entendimento, por serem o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil leis ordinárias, tais quais os tratados internacionais que regem a matéria, não haveria derrogação de umas leis em relação às outras, do mesmo modo que as normas constitucionais relativas ao consumidor e ao transporte aéreo internacional coexistiriam no ordenamento jurídico, como mandamentos gerais e abstratos.

Assim, porém, decidiu o Supremo Tribunal Federal no julgamento do RE nº 636.331/RJ, no regime de repercussão geral, cuja ementa aqui é citada para fins didáticos:

1. Recurso extraordinário com repercussão geral.
2. Extravio de bagagem. Dano material. Limitação. Antinomia. Convenção de Varsóvia. Código de Defesa do Consumidor.
3. Julgamento de mérito. É aplicável o limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais.
5. Repercussão geral. Tema 210. Fixação da tese: “Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da

I - Pertinente a aplicação das normas do Código de Defesa do Consumidor para afastar a antiga tarificação na indenização por perda de mercadoria em transporte aéreo, prevista na Convenção de Varsóvia e no Código Brasileiro de Aeronáutica.

II - Precedentes do STJ.

III – “A pretensão de simples reexame de prova não enseja recurso especial”- Súmula n. 7/STJ.

IV - A ausência de prequestionamento torna o recurso especial carecedor do requisito de admissibilidade.

V - Agravo improvido. (STJ. Quarta Turma. AgRg no Ag 252.632/SP. Relator: Min. Aldir Passarinho Júnior. *DJ*, 4 fev. 2002).

responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor”. 6. Caso concreto. Acórdão que aplicou o Código de Defesa do Consumidor. Indenização superior ao limite previsto no art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Decisão recorrida reformada, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido na legislação internacional. 7. Recurso a que se dá provimento.¹¹

Da mesma maneira, no julgamento do Recurso Extraordinário com Agravo nº 766.618/SP, o Supremo Tribunal Federal assentou que, nos casos de transporte aéreo internacional, devem também ser aplicados os tratados e normas de direito internacional, em prevalência sobre o Código de Defesa do Consumidor, também em matéria de prazo prescricional.¹²

O resultado prático da aplicação das referidas Convenções internacionais, em detrimento do Código de Defesa do Consumidor e do próprio Código Civil, traz inúmeras consequências, como o regime de responsabilidade civil; a limitação das indenizações, que são tarifadas; o prazo

¹¹ STF. Tribunal Pleno. RE 636.331/RJ. Relator: Min. Gilmar Mendes. *DJe*, 13 nov. 2017.

¹² STF. Tribunal Pleno. ARE 766.618/SP. Relator: Min. Roberto Barroso. *DJe*, 13 nov. 2017: “Direito do Consumidor. Transporte Aéreo Internacional. Conflito entre lei e tratado. Indenização. Prazo prescricional previsto em convenção internacional. Aplicabilidade.”

prescricional, que é menor; as hipóteses de responsabilidade, que são taxativas; etc.

Após o julgado no RE nº 636.331/RJ, pelo Supremo Tribunal Federal, o Superior Tribunal de Justiça passou a adotar o novo entendimento, determinando a aplicação dos tratados internacionais mencionados, em prevalência ao Código de Defesa do Consumidor. Nesse sentido, menciona-se o REsp nº 1.615.981/SP (de relatoria do Ministro Paulo de Tarso Sanseverino¹³ e trata de transporte de carga), que assenta a

¹³ STJ. Terceira Turma. REsp 1.615.981/SP. Relator: Min. Paulo de Tarso Sanseverino. *DJe*, 30 abr. 2018: RECURSO ESPECIAL. CIVIL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. TRATAMENTO ADUANEIRO. DESPESAS DE ARMAZENAGEM. INDENIZAÇÃO. CONVENÇÃO DE MONTREAL. APLICABILIDADE. PRESCRIÇÃO BIENAL. OCORRÊNCIA.

1. Controvérsia acerca da aplicabilidade da Convenção de Montreal a pretensão indenizatória decorrente de despesas adicionais de armazenagem causadas por ilícito contratual praticado pela transportadora durante as formalidades aduaneiras.
2. Extensão do contrato de transporte aéreo internacional para além do momento do desembarque da carga, mantendo-se o vínculo jurídico enquanto a carga permanecer sob custódia da transportadora, nos termos do art. 18, item 3, da Convenção de Montreal.
3. Existência de norma na Convenção de Montreal acerca da responsabilidade subjetiva das Transportadoras pelas formalidades aduaneiras (art. 16, item 1).
4. Prevalência da norma internacional em detrimento da legislação interna, na esteira do precedente do Supremo Tribunal Federal (Tema 210/STF), enunciando o seguinte entendimento: “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”.
5. Aplicação da Convenção de Montreal ao caso dos autos.

aplicabilidade do regime de responsabilidade civil e do prazo prescricional especificado na Convenção de Montreal – que é menor do que o disposto no Código Civil para responsabilidade civil –; e reconhece que a responsabilidade da transportadora por danos decorrentes por formalidades aduaneiras é subjetiva.

3 BREVES LINHAS HISTÓRICAS DA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E DA CONVENÇÃO DE MONTREAL

A Convenção de Varsóvia surgiu em um contexto pós 1^a Guerra Mundial, em que havia a necessidade de grandes investimentos no setor aéreo, que à época era de alto risco e estava em processo de formação. Assim, iniciava-se o desenvolvimento de um setor que era considerado estratégico e ao mesmo tempo apresentava-se com elevada ocorrência de sinistros. O setor aéreo, que era controlado pelo Estado, então, necessitava da edição de normas que pudessem protegê-lo.

Além disso, a título exemplificativo, na Europa, um voo de poucas horas passava às vezes no território de mais de três países diferentes, como ainda ocorre hoje, sendo imperioso, portanto, a uniformização das regras relativas ao transporte aéreo internacional, incluindo aí o regime de responsabilidade civil.

6. Ocorrência da prescrição bienal prevista no art. 35 da Convenção de Montreal, com a improcedência do pedido.

7. RECURSO ESPECIAL PROVIDO.

A Convenção de Varsóvia surgiu, por isso, com os objetivos de que o transportador pudesse estimar os riscos de sua atividade e evitar litígios, agilizando o processo de liquidação das indenizações, além da possibilidade de fazer seguro.

Com o passar do tempo, a insuficiência dos valores indenizatórios tarifados pela Convenção passou a ser questionado, e simultaneamente, houve aumento da renda *per capita* de vários países no período pós-guerra, incremento da classe média e maior utilização do transporte aéreo de maneira massificada. Ademais, verificou-se posteriormente também, a diminuição dos sinistros, e por tudo isso, as compensações passaram a ser insuficientes.

Por isso, devido a inúmeras fragmentações que geraram o enfraquecimento da Convenção de Varsóvia, houve o advento da Convenção de Montreal em 1999, buscando a uniformização de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, e trouxe muitas inovações. Tais mudanças vieram em razão da evolução do transporte aéreo e da economia global, em um mundo em que os valores sociais evoluíram, demandando a necessária indenização às vítimas de danos causados por acidentes aéreos.

Outros aspectos que contribuíram para o surgimento da Convenção de Montreal, em razão da necessidade de

modernização da legislação internacional, foram a globalização e a multiplicação de voos e rotas internacionais, privatizações de empresas aéreas, edição de normas consumeristas em diversos países, além do aumento do acesso a essas viagens para os consumidores de todo o mundo, que se dá de maneira massificada.

Destarte, para saber qual a convenção internacional é aplicável no caso concreto, deve-se verificar se os países envolvidos aderiram à Convenção de Montreal, ou então apenas à Convenção de Varsóvia. Por exemplo: em um voo entre o Brasil e a Bolívia, aplica-se a Convenção de Montreal, já que os dois países dela são signatários.¹⁴ A Bolívia a assinou mais recentemente em 2015. Já se for um voo entre Brasil e Venezuela, aplica-se a Convenção de Varsóvia, porque a

¹⁴ MORSELLO, Marcos Fábio. *Op. cit.* p. 417-418: “Ora, como já ressaltamos no Capítulo 2, item 3.1.10, a nova Convenção prevê expressamente a substituição do sistema de Varsóvia, sendo suficiente, para tanto, além da assinatura do ato internacional, o depósito de instrumentos de ratificação, para o início de contagem do prazo de 60 (sessenta) dias, para a vigência no país denominado *Estado Parte*, de modo que se afigura inexigível a denúncia dos diplomas legais integrantes do sistema anterior, o que se infere da análise dos ditames do art. 55 do novel diploma legal.(...) Conclui-se, portanto, que na hipótese, *e.g.*, de transporte aéreo internacional entre um Estado Parte e outro que não o seja, pressupondo sua adesão ao Sistema de Varsóvia, este comportará aplicação, em detrimento da Convenção de Montreal, ressalvada eventual antinomia no âmbito de cada ordenamento jurídico interno, com outros diplomas legais, sem prejuízo de análise daqueles vinculantes em nível comunitário, ou objeto de subscrição por transportadores aéreos pertencentes a vários países, que ainda não ratificaram a nova Convenção.”

Venezuela não ratificou a Convenção de Montreal, que atualmente conta com 137 Estados partes.¹⁵

4 NOTAS SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL À LUZ DA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E DA CONVENÇÃO DE MONTREAL

Além dos aspectos já tratados que resultaram no enfraquecimento da Convenção de Varsóvia, observou-se, na prática, que sua aplicação passou a ofender a isonomia e o princípio da reparação integral. Assim sendo, em um voo, por exemplo, vindo da Europa, com escala em Nova Iorque e destino final em São Francisco, poderia haver passageiros regidos pelo referido tratado internacional e outros, pela legislação americana. Em caso de acidente com resultado morte, os familiares dos passageiros sob a regência da Convenção de Varsóvia teriam direito a uma indenização tarifada bem menor do que os outros, e que não refletiria uma justa compensação. Os Estados Unidos da América saíram da Convenção de Varsóvia após acidente regido por ela, que demonstrava a insuficiência daquele sistema.¹⁶

¹⁵ Disponível em:

https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl99_en.pdf.
Acesso em: 27 ago. 2021.

¹⁶ MORSELLO, Marcos Fábio. *Op. cit.*, p. 351: “Ulterior agravante coadunou-se com acidente aéreo em 21 de janeiro de 1960, com aeronave da companhia colombiana Avianca, acidentada por ocasião de operação de aterrissagem em Montego Bay (Jamaica), na qual faleceram o filho e nora do

A Convenção de Varsóvia prevê uma responsabilidade baseada na culpa presumida disposta em seu artigo 20.1¹⁷, que é excluída quando o transportador prova que tomou todas as medidas e diligências necessárias para evitar o dano e prevê tarifações nas indenizações, sendo que a reparação no caso envolvendo perda ou estrago de bagagem é vinculada ao peso dela, conforme seus artigos 22.1 e 22.2.¹⁸

Em relação à Convenção de Montreal, ela fixou a responsabilidade objetiva para os casos de extravio ou dano a bagagens registradas e manteve a responsabilidade com culpa presumida para as hipóteses de atrasos de voos, o que pode ser observado em seus artigos 17.2 e 19.¹⁹

senador Homer Capehart, do Estado de Indiana, responsável, outrossim, pela Comissão de Relações Exteriores. A partir do referido evento, preferiu-se não se submeter o Protocolo à ratificação.”

¹⁷ Art. 20.1. O transportador não será responsável se provar que tomou, e tomaram os seus prepostos, todas as medidas necessárias para que não se produzisse o dano, ou que não lhes foi possível tomá-las.

¹⁸ Art. 22.1. No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, à importância de cento e vinte e cinco mil francos por passageiro. Se a indenização, de conformidade com a lei do tribunal que conhecer da questão puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o transportador, poderá o viajante fixar em mais o limite de responsabilidade.

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 interessa na entrega, feita pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual.

¹⁹ 17.2. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada, no caso em que a destruição, perda ou avaria haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante

A indenização no caso de extravio ou dano de bagagem teve seu valor um pouco mais elevado e não é baseada mais no peso da bagagem, mas, sim, fixada por passageiro, em direitos especiais de saque, do mesmo modo que nos atrasos de voos conforme artigos 22.1 e 22.2²⁰, atendendo nos dias de hoje, a nosso ver, se não o princípio da reparação integral, literalmente, mas, certamente, uma justa compensação na ótica coletiva. Isso porque é cada vez mais comum a utilização de voos internacionais por passageiros de classe média, em um mundo globalizado, que levam poucos pertences de maior valor, em

qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador. Não obstante, o transportador não será responsável na medida em que o dano se deva à natureza, a um defeito ou a um vício próprio da bagagem. No caso da bagagem não registrada, incluindo os objetos pessoais, o transportador é responsável, se o dano se deve a sua culpa ou a de seus prepostos.

[...]

19. O transportador é responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga. Não obstante, o transportador não será responsável pelo dano ocasionado por atraso se prova que ele e seus prepostos adotaram todas as medidas que eram razoavelmente necessárias para evitar o dano ou que lhes foi impossível, a um e a outros, adotar tais medidas.

²⁰ Art. 22.1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

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

viagens que nem sempre são de permanência tão longa a justificar bagagens com altos valores. Em caso de atraso de voo, o valor máximo indenizável previsto, em nosso entender, também dá azo a uma justa indenização dentro da realidade atual.

Quanto ao dano morte, fixou a Convenção de Montreal, em seus artigos 17.1 e 21²¹, um regime dúplice, ou seja, baseado na responsabilidade objetiva até certo montante, que foi aumentado em relação à Convenção de Varsóvia. E, se esse valor for superado, a responsabilidade torna-se subjetiva.

Essa modalidade híbrida de responsabilidade civil no caso de dano morte ou lesão corporal é chamada de *two-tier system* e só é excluída ou atenuada, na fase da responsabilidade objetiva, pela prova do transportador de culpa exclusiva da vítima, de modo exclusivo ou concorrente, e por força maior

²¹ Art. 17. 1. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o acidente que causou a morte ou a lesão haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque.

Art. 21. 1. O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no número 1 do Artigo 17, que não exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

2. O transportador não será responsável pelos danos previstos no número 1 do Artigo 17, na medida em que exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, se provar que:

a) o dano não se deveu a negligência ou a outra ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos; ou b) o dano se deveu unicamente a negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro.

extrínseca.²² Por outro lado, o fortuito interno não serve para excluir a responsabilidade do transportador aéreo.²³

Registra-se que há muitas críticas ao novo entendimento fixado pelo Supremo Tribunal Federal, em razão não só do afastamento da aplicação do Código de Defesa do Consumidor, mas também pelo não atendimento do princípio geral e cláusula geral da reparação integral, prevista igualmente no Código Civil

²² MORSELLO, Marcos Fábio. *Op. cit.*, p. 75: “Todavia, emergem peculiaridades que inviabilizam a adoção de sistema puro de responsabilidade objetiva, já que se adotou sistema de responsabilidade em dois níveis (*two-tier system*), de acordo com as cifras que componham eventual conflito de interesses.” [...]

“Por outro lado, caso o aventado montante reste superado, haverá a utilização da teoria da culpa, sem qualquer patamar-limite.”

“Observe-se que a responsabilidade objetiva que permeia o sistema, até o limite de 100.000 DES, não se erige ao *status* de teoria do risco integral ou responsabilidade absoluta, máxime tendo em vista a previsão de eximentes, escudadas na prova pelo transportador de culpa exclusiva da vítima, em caráter exclusivo ou concorrente e força maior extrínseca.”

²³ CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de responsabilidade civil*. 13. ed. São Paulo: Atlas, 2019, p. 453-454: “Não se trata de responsabilizar o transportador aéreo pelo fenômeno natural em si, mas pela ineficácia do serviço que presta, face à não realização, em tempo hábil, dos reparos necessários à continuação do fornecimento do serviço.” [...]

“Cumpre, ainda, lembrar que quando o transporte aéreo gera relação de consumo, como de regra ocorre, o fato imprevisível e inevitável ocorrido no momento da realização do serviço, por ínsito ao risco do empreendimento, caracteriza o defeito do serviço, o fortuito interno, cabendo ao transportador a responsabilidade. A eclosão dos fatos, ainda no *iter* do ciclo produtivo, não tem o condão de elidir o dever de indenizar o fornecedor. Daí a quase impossibilidade de se admitir como excludente da responsabilidade do transportador aéreo as intempéries da natureza – fatos que ocorrem durante a prestação do serviço.”

de 2002, em seu artigo 944, *caput*²⁴, como antes havia sido firmado pelo Superior Tribunal de Justiça.²⁵

Importante alinhar que o princípio da reparação integral visa compensar de maneira completa, na medida do possível, todos os danos efetivamente sofridos pela vítima.²⁶ Nesse ponto, necessário observar-se que o julgado do Supremo Tribunal Federal não estabelece que a indenização por danos morais deva seguir as convenções internacionais, motivo pelo qual, deve ser

²⁴ Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano.

²⁵ Como exemplo, podemos observar o decidido no REsp 65.837/SP (STJ. Quarta Turma. REsp 65.837/SP. Relator para acórdão: Min. Sálvio de Figueiredo Teixeira. **DJe**, 3 set. 2001): RESPONSABILIDADE CIVIL. AÇÃO REGRESSIVA. TRANSPORTE AÉREO. EXTRAVIO DE MERCADORIA. INAPLICABILIDADE DA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. INDENIZAÇÃO AMPLA. ORIENTAÇÃO MAJORITÁRIA DA SEGUNDA SEÇÃO. VOTOS VENCIDOS. RECURSO DESPROVIDO. I - Nos termos da jurisprudência majoritária da Segunda Seção, a indenização decorrente do extravio ou danos à bagagem ou mercadoria deve ser ampla, não se limitando aos valores estabelecidos em legislações específicas.

II - Mesmo nos eventos ocorridos anteriormente à vigência do Código de Defesa do Consumidor, a indenização deve ser ampla, aplicando-se as normas que regulam a responsabilidade civil (art. 159 do Código Civil), uma vez ausentes pressupostos que justifiquem a limitação da indenização.

²⁶ SANSEVERINO, Paulo Tarso Vieira. *Princípio da reparação integral*. São Paulo: Saraiva, 2010. E-book, p. 49 e 51: “Apresenta-se o princípio da reparação integral do dano em sua dimensão mais ampla, evidenciando toda a sua utilidade prática, quando se considera a indenização pecuniária. Os danos causados à vítima devem ser avaliados de tal modo a compensar integralmente todos os prejuízos por ela sofridos. Estabelece-se, assim, que, na quantificação da indenização, o juiz deve considerar a extensão efetiva dos prejuízos decorrentes do evento danoso. [...] O fundamento do princípio da reparação integral, acolhido pelo art. 944 do CC, é a noção de justiça corretiva desenvolvida por Aristóteles em sua *Ética a Nicômaco*. Ele a considerava como o critério de justiça mais adequado às relações privadas, posteriormente aperfeiçoada por Tomás de Aquino, com a denominação de justiça comutativa.”

fixada em atenção à cláusula geral da reparação integral. Ademais, decorre dos direitos fundamentais descritos no texto constitucional, de modo que a doutrina cita exemplos jurisprudenciais que afastam o tarifamento da indenização na hipótese de danos morais.²⁷

Há ainda inúmeras outras questões que serão definidas pela jurisprudência ao longo do tempo, como por exemplo, o fenômeno do *overbooking*, em que a empresa aérea, assumindo o próprio risco, de que eventual passageiro não compareça ao voo, opta por vender mais passagens do que assentos disponíveis. Nessa hipótese, que não está prevista na Convenção de Varsóvia e de Montreal, pode-se entender não como caso de atraso de voo, mas como verdadeiro inadimplemento absoluto de fornecimento de voo certo e determinado que foi comprado pelo consumidor, ensejando, portanto, a reparação integral.

²⁷ SANSEVERINO, Paulo Tarso Vieira. *Op. cit.*, p. 279: “A jurisprudência do STJ, após longo debate, com fundamento no disposto nessas normas do art. 5º, V e X, da CF/88, firmou o seu entendimento no sentido de que foram derogadas todas as restrições à plena indenizabilidade dos danos morais ocasionados por atos ilícitos praticados por meio da imprensa, deixando de aplicar tanto as hipóteses de tarifamento legal indenizatório previstas nos arts. 49 a 52, como também o prazo decadencial de três meses estatuído pelo art. 56 da Lei n. 5.250/67. Consolidada essa orientação, houve a edição da Súmula 281, em que fica expressa essa posição firme da Corte Especial no sentido de que ‘a indenização por dano moral não está sujeita à tarifação prevista pela Lei de Imprensa’. Com isso, com fulcro nas normas constitucionais, a jurisprudência culminou por consagrar a determinação da reparação integral dos danos materiais e morais causados por meio da imprensa.”

5 ALGUNS PRECEDENTES DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Serão abordados neste tópico, para fins de melhor visualização prática, alguns precedentes recentes do Superior Tribunal de Justiça em que foi aplicada a Convenção de Montreal, em prevalência sobre o Código de Defesa do Consumidor, relativamente a casos que envolvem o transporte aéreo internacional, sob a jurisdição brasileira.

No AgInt, no Recurso Especial nº 1.874.764/SP²⁸, debateu-se acerca da pretensão indenizatória em razão de danos a cargas ou mercadorias em transporte aéreo internacional. Decidiu-se que a indenização, neste caso, está sujeita aos limites de tabelamento indenizatório impostos pela Convenção de Montreal, porquanto, no caso concreto, o expedidor da bagagem

²⁸ STJ. Quarta Turma. AgInt no REsp 1.874.764/SP. Relator: Min. Luís Felipe Salomão. *DJe*, 29 jun. 2021: AGRADO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. AVARIA DE CARGA. INCIDÊNCIA DAS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL.

1. ‘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’ (Tema 210) RE 636.331/RJ

2. A pretensão indenizatória decorrente de danos a cargas ou mercadorias em transporte aéreo internacional está sujeita aos limites impostos pela Convenção de Montreal, salvo se o expedidor da bagagem haja feito ao transportador uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível.

3. Agravo interno não provido.

não fez uma declaração especial de valor referente à sua entrega no lugar de destino.

Já no Recurso Especial nº 1.842.066/RS²⁹, foi-se tratado de um caso envolvendo uma ação de indenização por danos materiais e morais contra a Air France por dois consumidores, por força de extravio de bagagens em um voo internacional.

²⁹ STJ. Terceira Turma. REsp 1.842.066/RS. Relator: Min. Moura Ribeiro. *DJe*, 15 jun. 2020: CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCPC. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR. EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS. RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

1. Aplica-se o NCPC a este recurso ante os termos do Enunciado Administrativo nº 3, aprovado pelo Plenário do STJ na sessão de 9/3/2016: Aos recursos interpostos com fundamento no CPC/2015 (relativos a decisões publicadas a partir de 18 de março de 2016) serão exigidos os requisitos de admissibilidade recursal na forma do novo CPC.

2. O STF, no julgamento do RE nº 636.331/RJ, com repercussão geral reconhecida, fixou a seguinte tese jurídica: Nos termos do artigo 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

3. Referido entendimento tem aplicação apenas aos pedidos de reparação por danos materiais.

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

5. Recurso especial não provido.

Em primeira instância houve a condenação a Air France para pagar a título de danos materiais, o valor registrado em notas fiscais e mais R\$ 8.000,00 (oito mil reais) a título de danos morais, para cada um dos autores. A sentença foi posteriormente confirmada em segunda instância pelo Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul.

Em razão do julgado no Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ pelo Supremo Tribunal Federal, o Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul reexaminou o tema e, em juízo de retratação, manteve o decidido, mas observou que a tarifação indenizatória da Convenção de Montreal seria aplicável apenas aos danos materiais.

O recurso especial, então, proposto pela Air France, sustentou que os limites de indenização dispostos na Convenção de Montreal abarcariam todos os danos sofridos pelos passageiros, ou seja, tanto os materiais quanto os morais.

Na data em que o caso foi julgado, o limite indenizatório em hipóteses de extravio de bagagem era o equivalente a R\$ 5.940,00 (cinco mil, novecentos e quarenta reais), o que equivale a 1.000 (um mil) DES (Direito Especial de Saque).

Ao negar provimento ao recurso da Air France, a Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça reputou que os danos morais decorrentes do extravio de bagagem não estariam sujeitos ao limite indenizatório da convenção internacional, já

que conflitaria com o princípio da reparação efetiva do consumidor disposta no artigo 6º, inciso VI, do Código de Defesa do Consumidor.

Nesse sentido, utilizou-se dos seguintes argumentos: (a) embora na Convenção de Montreal o texto refira-se genericamente a danos, ele na verdade não tratou dos danos morais, pois representou uma atualização da Convenção de Varsóvia, de 1929, quando ainda sequer se falava nessa modalidade de violação dos direitos da personalidade; (b) a interpretação dos tratados internacionais deve ser feita mediante boa-fé e à luz de seu objetivo e finalidade, de acordo com o artigo 31 da Convenção de Viena; (c) os prejuízos de natureza extrapatrimonial não admitem tabelamento prévio ou tarifação; (d) a sujeição dos danos morais ao tabelamento indenizatório deveria ter sido feita de modo expresse na Convenção de Montreal para ter aplicabilidade; e (e) se o passageiro pode afastar o limite legal mediante declaração especial do valor patrimonial da bagagem transportada, isso significa que essa tarifação tem por objetivo reparar danos meramente patrimoniais.

Embora a questão não tenha sido definitivamente apreciada pelo Supremo Tribunal Federal e tenha, doutrinariamente, posições em sentido contrário, entende-se, como já aqui defendido, que se trata de um julgado que, em

última análise, adotou um entendimento que está de acordo com a Constituição Federal, já que a indenização pelo dano moral constitui uma reparação à violação aos direitos da personalidade, previstos em sede constitucional, nos termos do seu artigo 5º, incisos V e X.

Em relação à fixação do prazo prescricional, localizaram-se precedentes do Superior Tribunal de Justiça aplicando tanto o Código de Defesa do Consumidor, quanto à Convenção de Montreal, em casos envolvendo danos morais, como a seguir é exposto.

No bojo do AgInt no Recurso Especial 1.898.449/PR³⁰, foi fixado o entendimento de que, na indenização por danos materiais, aplica-se a prescrição bienal das Convenções de Varsóvia e de Montreal, ao passo que, na indenização por danos morais, deve incidir o prazo de cinco anos do Código de Defesa do Consumidor, em um caso que tratava de atraso de voo internacional e perda de conexão.

Por fim, no AgInt no Agravo em Recurso Especial 1.720.648/SC, julgou-se um caso em que a American Airlines

³⁰ STJ. Decisão Monocrática. AgInt no REsp 1.898.449/PR. Relator: Min. Marco Aurélio Bellizze. *DJe*, 29 mar. 2021: Agravo interno no Recurso Especial. Ação de indenização por danos materiais e morais. Atraso de voo internacional e perda de conexão. 1. Indenização por danos materiais. Prescrição bienal. Aplicação das Convenções de Varsóvia e Montreal. Repercussão Geral reconhecida pelo STF. ARE 766.618/SP (Tema 210/STF). 2. Indenização por danos morais. Aplicação do Código de Defesa do Consumidor. Súmula n. 83 do STJ. 3. Recurso Especial parcialmente provido, em juízo de retratação.

Inc. requereu a aplicação da prescrição da pretensão indenizatória, em razão da aplicação da Convenção de Montreal, em hipótese de danos materiais e morais decorrente de atraso de voo internacional.

Em primeira instância, a empresa aérea foi condenada ao pagamento de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) a título de danos morais. O Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina, no entanto, reformou a sentença para julgar extinto o feito com resolução de mérito, diante do reconhecimento da prescrição, fundamentando com base na Convenção de Montreal. O Superior Tribunal de Justiça houve por bem, então, manter o fixado pela Corte de origem.³¹

6 CONCLUSÃO

A decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal no Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ traz segurança jurídica, ao decidir tema relevante em regime de repercussão geral, a fim de evitar decisões conflitantes ao longo do território nacional, sobre matéria que inclusive, já tinha sido controvertida, em tempos passados no Superior Tribunal de Justiça, que

³¹ STJ. Decisão Monocrática. AgInt no AREsp 1.720.648/SC. Relator: Min. Marco Buzzi. *DJe*, 24 maio 2021: [...] Vê-se, portanto, que o entendimento firmado pela Corte de origem encontra amparo na compreensão firmada pelo Supremo Tribunal Federal, em sede de repercussão geral, razão pela qual o recurso especial em análise não merece prosperar, quanto a este ponto. [...]

inicialmente entendia que prevaleceria a Convenção de Varsóvia sobre o Código de Defesa do Consumidor.

Verifica-se que as hipóteses mais comuns de pedidos e de ações de responsabilidade civil, no caso de transporte aéreo internacional, dizem respeito aos casos de perda ou dano de bagagem e de atraso de voos. Neles, o limite máximo de compensação tarifado pela Convenção de Montreal mostra-se em valor razoável com uma justa compensação para a maior parte das pessoas de classe média que utilizam o transporte aéreo internacional em massa e de maneira dinâmica, em um mundo globalizado. Também está de acordo com o valor que normalmente levam em suas bagagens.

Isso proporciona um benefício coletivo, porque os consumidores acabam sendo devidamente indenizados, de maneira rápida e efetiva, de modo desburocratizado, ao mesmo tempo em que as empresas aéreas conseguem organizar-se economicamente, prevendo com maior facilidade os riscos de sua atividade, o que torna as passagens mais baratas. Pode-se afirmar que, sem limitação de indenização, pagando altas compensações, aumentar-se-ia o custo das passagens, impactando a todos. Além disso, pela Convenção de Montreal, aquele que desejar pode fazer, de modo previsível, declaração especial de valor de bagagem, caso entenda que transporta valor excedente ao que seria eventualmente indenizado.

Por tudo isso, conclui-se que a tarifação da responsabilidade civil, nos casos de extravio ou avaria de bagagem, e também de atrasos de voos, no contrato de transporte aéreo internacional, gera eficiência econômica ao setor, e ao mesmo tempo preserva os consumidores, sob a ótica coletiva.³²

³² CORREA, Atalá. Limitação das indenizações por extravio de bagagens no transporte aéreo internacional: uma abordagem sob a perspectiva da Análise Econômica do Direito. *Revista IBERC*, v. 4, n. 2, p. 1-17, maio/ago. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.37963/iberc.v4i2.162>. Acesso em: 30 ago. 2021, p. 12-13 e 15: “Em primeiro lugar, cientes de sua responsabilidade, as companhias tomam precauções diversas, para prevenir extravios e danos dentro de uma estrutura de custos razoável. Como evitar todos os danos pode ser impossível ou muito oneroso, elas assumem o risco de indenizar e, quando as reparações se tornam constantes, incorporam esses valores na sua estrutura de custos. Internalizam-se os custos dos acidentes, com elevação do preço ao consumidor final. Isso significa, de maneira simplificada que, em alguma medida, a responsabilidade objetiva tem fundamento econômico equivalente a de um seguro compulsório imposto a todos os consumidores (ou à venda casada de seguro, como se preferir).” [...] “A limitação da responsabilidade pode amenizar esse cenário, pois funciona como um sinal, a demonstrar que os consumidores devem manter o valor da bagagem transportada em patamares módicos, contratando seguros para o transporte de bens valiosos. A medida é diretamente benéfica aos consumidores, sobretudo àqueles que jamais transportariam bagagens valiosas, pois, com menor estrutura de custos e sob um regime de concorrência, o preço das passagens tende a cair. Em outras palavras, a limitação da responsabilidade é medida que, na hipótese, traz eficiência econômica ao negócio de transporte aéreo de passageiros.”

REFERÊNCIAS

CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de responsabilidade civil*. 13. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

CORREA, Atalá. Limitação das indenizações por extravio de bagagens no transporte aéreo internacional: uma abordagem sob a perspectiva da Análise Econômica do Direito. *Revista IBERC*, v. 4, n. 2, maio/ago. 2021, p. 1-17. Disponível em: <https://doi.org/10.37963/iberc.v4i2.162>. Acesso em: 30 ago. 2021.

GUIMARÃES, Paulo Jorge Scartezzini. *Dos contratos de hospedagem, de transporte de passageiros e de turismo*. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

MORSELLO, Marcos Fábio. *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. São Paulo: Atlas, 2006.

SANSEVERINO, Paulo Tarso Vieira. *Princípio da reparação integral*. São Paulo: Saraiva, 2010. E-book.