

## O CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO E A PREVALÊNCIA DAS REGRAS INTERNACIONAIS SOBRE O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

*Maria Bernadete Miranda<sup>1</sup>*

*“No trajeto para a Torre Eiffel, nenhuma só vez olhei para os telhados de Paris: eu flutuava sobre um mar de branco e azul, nada mais vendo senão meu objetivo...”*

*Santos Dumont*

Muito se tem discutido sobre as novas regras referentes ao contrato de transporte aéreo internacional, que é aquele disciplinado pela Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro de 1929, recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro através do Decreto nº 20.704 de 24 de novembro de 1931. A Convenção de Varsóvia sofreu emendas do Protocolo de Haia, datado de 28 de Setembro de 1955, sendo em 28 de maio de 1999, assinada a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, chamada de Convenção de Montreal.

Por outro lado, o contrato de transporte aéreo nacional é regulado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, pelo Código Civil brasileiro, Lei nº 10.406 de 11 de janeiro de 2002 e pelo Código de Defesa do Consumidor, Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990.

O Supremo Tribunal Federal, por maioria de votos, recentemente, decidiu que regras internacionais prevalecem sobre o Código de Defesa do Consumidor quando for feita a reparação ao passageiro em casos de atrasos de voos, extravio ou dano das bagagens.

Por ter a chamada repercussão geral, a decisão deverá ser seguida por todos os tribunais do país onde tramitam ações semelhantes.

Os ministros do Supremo Tribunal Federal analisaram recursos da *Air France* e *Air Canadá* contra decisões de instâncias inferiores da Justiça brasileira que determinaram às companhias para que o ressarcimento aos passageiros por atrasos e extravio de bagagem fosse feito com base no Código de Defesa do Consumidor.

Em geral, a Lei Consumerista tem punições rigorosas contra as companhias e benéficas para os passageiros, porém, diante da decisão do Supremo Tribunal Federal as

---

<sup>1</sup> Doutorado e Mestrado em Direito das Relações Sociais, sub área Direito Empresarial, pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Professora de Direito Empresarial e Advogada. mbernadetemiranda@gmail.com

regras valem somente para voos internacionais, não afetando o transporte aéreo dentro do país que continua submetido às leis brasileiras.

Assim, por maioria de votos, o Plenário do Supremo Tribunal Federal decidiu, no julgamento conjunto do Recurso Extraordinário (RE) 636331 e do RE com Agravo (ARE) 766618, que os conflitos que envolvem extravios de bagagem e prazos prescricionais ligados à relação de consumo em transporte aéreo internacional de passageiros devem ser resolvidos pelas regras estabelecidas pelas convenções internacionais sobre a matéria, ratificadas pelo Brasil.

A tese aprovada diz que *“por força do artigo 178 da Constituição Federal, as normas e tratados internacionais limitadoras 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 julgamento foi concluído, após o voto-vista da ministra Rosa Weber, que acompanhou os relatores pela prevalência, nos dois casos, das Convenções de Varsóvia e de Montreal sobre o Código de Defesa do Consumidor, com base, principalmente, no que preceitua o artigo 178 da Constituição Federal. A redação atual do dispositivo, dada pela Emenda Constitucional nº 7/1995, diz que *“a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade”*.

O RE 636331, de relatoria do ministro Gilmar Mendes, foi ajuizado no Supremo pela *Air France* contra acórdão do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro que, levando em conta a existência de relação de consumo entre as partes, determinou que a reparação pelo extravio de bagagem, deveria ocorrer nos termos do Código de Defesa do Consumidor, e não segundo a Convenção de Varsóvia.

Porém, o ARE 766618, relatado pelo ministro Luís Roberto Barroso, foi interposto pela empresa *Air Canadá* contra acórdão da justiça paulista, que aplicou o Código de Defesa do Consumidor e manteve a condenação da empresa ao pagamento de R\$ 6.000,00 (seis mil reais) a título de indenização por danos morais a uma passageira, por atraso de 12 (doze) horas em voo internacional. A empresa pedia a reforma da decisão, alegando que o prazo de prescrição de ação de responsabilidade civil decorrente de atraso de voo internacional deveria seguir os parâmetros da Convenção de Montreal, sucessora da

Convenção de Varsóvia, que é de dois anos, e não do Código de Defesa do Consumidor, cuja prescrição é quinquenal.

No início do julgamento, os relatores votaram pela prevalência das convenções internacionais. Para o ministro Gilmar Mendes, o preceito de Defesa do Consumidor não é o único mandamento constitucional que deve ser analisado no caso. Segundo ele, a Constituição prevê a observância aos acordos internacionais. O ministro Barroso concordou com esse entendimento, lembrando que o artigo 178 da Constituição Federal estabelece, exatamente, a obediência aos acordos internacionais ratificados pelo país na ordenação dos transportes aéreos. Os dois foram acompanhados, na ocasião, pelo voto do ministro Teori Zavascki. O julgamento foi suspenso pelo pedido de vista da ministra Rosa Weber. Na sequência, em longo voto proferido, a ministra Rosa Weber decidiu acompanhar os relatores e com base no artigo 178 da Constituição Federal, disse entender que deve ser dada prevalência à concretização dos comandos das convenções de Varsóvia e Montreal, ratificadas pelo Brasil, às quais se confere status supralegal, de acordo com entendimento jurisprudencial do Supremo. Para a ministra, que fez questão de salientar que seu voto se restringia a danos materiais decorrentes de casos de extravio de bagagens e de prescrição, as citadas convenções são compatíveis com a Constituição brasileira de 1988.

Com base neste mesmo fundamento votaram pelo provimento de ambos os recursos, acompanhando os relatores, os ministros Edson Fachin, Luiz Fux, Dias Toffoli, Ricardo Lewandowski e a presidente, ministra Cármen Lúcia.

Ficaram vencidos os ministros Marco Aurélio e Celso de Mello, que votaram pelo desprovimento dos recursos. Os dois ministros salientaram que os casos em análise envolvem empresas de transporte aéreo internacional de passageiros, que realizam atividades qualificadas como prestação de serviços. Dessa forma, frisaram, *“trata-se de uma relação jurídica de consumo, à qual aplica-se o Código de Defesa do Consumidor, lei superveniente aos mencionados códigos”*.

Observa-se que a diferença mais importante entre as normas está relacionada às indenizações pelo prejuízo causado.

A lei brasileira não limita o valor a ser reparado. Basta ao passageiro comprovar o que perdeu para receber de volta, seja por perda ou danos de suas malas ou por atraso no embarque ou desembarque.

As convenções internacionais, por outro lado, preveem, valores aproximados, até 1.200 mil e duzentos euros por perda ou extravio de bagagem; e no máximo 5.000 mil euros por atraso no voo.

Vale lembrar que o passageiro pode fazer uma declaração especial de valor à companhia aérea para segurar além do teto, mas este serviço pode ter custo adicional.

Outra diferença relevante se refere ao prazo para ingressar com uma ação na Justiça questionando a indenização.

O Código de Defesa do Consumidor diz que o passageiro pode ingressar com a ação em até 5 (cinco) anos, contados da data do conhecimento do prejuízo e quem o causou. Porém, as regras internacionais diz que são 2 (dois) anos, a partir do dia em que o voo chegou ao local de destino ou deveria chegar.

Assim, entende-se que apesar de o Supremo Tribunal Federal ter optado por regras menos vantajosas para o consumidor, a decisão deverá trazer mais rapidez para as ações judiciais, tendo em vista que os juízes deverão obrigatoriamente seguir as convenções.

A tendência é que as ações sejam mais objetivas, pois não se vai mais discutir valores ou provas de quanto custava às roupas, os objetos e a mala. Além disso, o número de ações irá diminuir, pois o consumidor não terá mais dúvidas do que deverá ser indenizado.

Indiscutivelmente, as companhias aéreas terão uma noção mais precisa do risco de indenizações por passageiro e poderão diminuir o preço dos bilhetes no médio e longo prazo, pois terão como mensurar qual o máximo que irão pagar.

Todavia, a Corte Suprema limitou a aplicação das Convenções apenas no que diz respeito ao dano material e prescrição, deixando sob a égide do Código de Defesa do Consumidor a aplicação do dano moral.

Com esta nova percepção dos ministros julgadores, o Dano Moral em decorrência das situações exemplificativas acima deixou de ser presumido, desfavorecendo assim a proteção do consumidor final, que caso venha passar por dissabores durante seu passeio dificilmente será compensado moralmente.

De acordo com a decisão do Supremo Tribunal Federal, a conversão de Varsóvia, seguida pela convenção de Montreal regulamenta estas questões e afasta a presunção imediata e inequívoca do ressarcimento moral, prevalecendo à exatidão presumida apenas nos voos domésticos.

Finalmente, diante dos aspectos analisados, conclui-se que segurança jurídica e previsibilidade são requisitos fundamentais para o desenvolvimento e manutenção de relações e negócios transnacionais, dentre eles o transporte aéreo internacional. Portanto, a jurisprudência cunhada pelo Supremo Tribunal Federal, nesse caso, deve ser vista com bons olhos. Entretanto, a aplicação do Código de Defesa do Consumidor em detrimento das convenções internacionais nessas circunstâncias no que tange o dano moral, poderá continuar sendo objeto de debate.

Afinal, *“A aviação continua a evoluir e jamais vai parar, é uma história sem fim...”*