

**XIV ENCONTRO INTERNACIONAL
DO CONPEDI BARCELOS -
PORTUGAL**

DIREITO INTERNACIONAL

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

D597

Direito internacional [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Francielle Benini Agne Tybusch; Ricardo Alexandre Sousa da Cunha; Sébastien Kiwonghi Bizawu; Vladimir Oliveira da Silveira. – Barcelos, CONPEDI, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-220-9

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Direito 3D Law

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Internacionais. 2. Direito. 3. Internacional. XIV Encontro Internacional do CONPEDI (3; 2025; Barcelos, Portugal).

CDU: 34



XIV ENCONTRO INTERNACIONAL DO CONPEDI BARCELOS - PORTUGAL

DIREITO INTERNACIONAL

Apresentação

O CONPEDI Portugal, realizado na cidade de Barcelos entre os dias 10 e 12 de setembro de 2025, reafirmou-se como um espaço de reflexão acadêmica e de intercâmbio internacional de saberes jurídicos. As discussões revelaram o quanto o Direito, em sua dimensão global e local, é convocado a responder a questões que atravessam fronteiras: governança ambiental, justiça climática, responsabilidade dos Estados, contratos públicos ecológicos, racismo ambiental, transconstitucionalismo e integração econômica internacional. Os artigos apresentados expressam a multiplicidade de enfoques, com análises que vão desde a Teoria da Interconstitucionalidade e sua aplicação na proteção ambiental global, até a responsabilização estatal no sistema interamericano de direitos humanos frente às crises ecológicas.

A seguir, apresentam-se os artigos, seus respectivos autores e os objetivos de cada pesquisa, contribuindo para o fortalecimento do diálogo interdisciplinar e da construção de soluções jurídicas sustentáveis.

No artigo “A Teoria da Interconstitucionalidade e sua Relevância na Proteção Global do Ambiente: Um Diálogo Multinível”, de autoria de Simone Minelli Lima Teixeira e Maria Lenir Rodrigues Pinheiro, busca-se investigar a Teoria da Interconstitucionalidade e sua importância para a Governança Ambiental Global, enquanto modelo de interação em rede entre ordens constitucionais, sem hierarquia rígida.

Em seguida, o estudo intitulado “Análise da Jurisprudência do STF em Sede de

do conceito de pessoa com deficiência na jurisprudência da Corte Interamericana, enfatizando a incorporação do modelo social da deficiência.

Na sequência, Maria Lenir Rodrigues Pinheiro e Simone Minelli Lima Teixeira discutem, em “Contratos Públicos Ecológicos no Âmbito do Pacto Ecológico Europeu como Ferramenta Indireta no Combate ao Desmatamento da Amazônia”, a eficácia dos contratos públicos ecológicos da União Europeia como instrumentos indiretos no enfrentamento do desmatamento da floresta amazônica.

O trabalho de William Paiva Marques Júnior, intitulado “Democracia Ambiental, Mudanças Climáticas e Governança Climática: Contributos do Direito Internacional”, reflete sobre a democracia ambiental como uma resposta coordenada às mudanças climáticas, à luz do Direito Internacional.

Já Benjamin Xavier de Paula, em “Durban y la Educación: Negritud, Africanidad y Afrodescendencia”, dedica-se a examinar o legado da Conferência da ONU contra o Racismo (Durban, 2001), especialmente em sua relação com a educação em países da América Latina, Europa e África, no período entre 2001 e 2025.

No artigo “Impactos do Racismo Ambiental e da Injustiça Climática: Análise da Realidade Africana nas Relações Ecológicas Assimétricas”, Sébastien Kiwonghi Bizawu analisa como a injustiça climática se apresenta como pano de fundo do racismo ambiental, particularmente nos países africanos, marcados por profundas desigualdades sociais e impactos das mudanças climáticas.

O trabalho “Justiça Climática e Direitos Humanos: A Responsabilização Estatal no Sistema Interamericano de Direitos Humanos”, de Rafaela Teixeira Sena Daibes Resque e Bruna Kleinkauf Machado, examina como a Corte Interamericana de Direitos Humanos tem tratado a relação entre degradação ambiental e violações de direitos fundamentais.

O artigo “Os Direitos Fundamentais à Luz da Teoria do Transconstitucionalismo: Análise do Caso Gomes Lund e Outros versus Brasil e do Caso Atala Riffo e Filhos versus Chile”, de Aloísio Alencar Bolwerk e Vinicius Pinheiro Marques, analisa decisões judiciais relacionadas a problemas constitucionais transnacionais sob a perspectiva do transconstitucionalismo.

Em “Qual o Valor de uma Vida Humana? A Valoração dos Riscos no Contexto de Mudanças Climáticas Globais”, Erica Valente Lopes reflete sobre a tensão entre a valoração intrínseca da vida humana, típica dos direitos humanos, e a lógica de riscos que surge diante das mudanças climáticas globais.

Por fim, o estudo “Relaciones Raciales, Negritud y Racismo en las Normas Jurídicas del Derecho Internacional”, de Benjamin Xavier de Paula, investiga a presença e ausência dos temas da negritude e do racismo nas normas jurídicas internacionais.

Desejamos a todas e todos, uma boa leitura!

Francielle Benini Agne Tybusch - Universidade Federal de Santa Maria

Sébastien Kiwonghi Bizawu - Escola Superior Dom Helder Câmara

Vladmir Oliveira da Silveira - Universidade Federal do Mato Grosso do Sul

**ANÁLISE DA JURISPRUDÊNCIA DO STF EM SEDE DE APLICABILIDADE DAS
REGRAS DAS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTREAL NAS
INDENIZAÇÕES POR DANOS MATERIAIS EM TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL DE CARGA E MERCADORIAS**

**ANALYSIS OF THE STF CASE LAW ON THE APPLICABILITY OF THE RULES
OF THE WARSAW AND MONTREAL CONVENTIONS IN COMPENSATION FOR
MATERIAL DAMAGE IN INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION CARGO
AND COMMODITIES**

William Paiva Marques Júnior

Resumo

Em 2025, o Supremo Tribunal Federal (STF) reafirmou que acordos internacionais, como as Convenções de Varsóvia e de Montreal, se sobrepõem às normas nacionais em casos de extravio, dano ou atraso de cargas em voos internacionais. A decisão, unânime, foi tomada no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1520841/SP. O julgado em comento deu origem ao Tema nº 1366 com Repercussão Geral do STF. Por isso, destaca-se a necessidade de estabelecer uma relação simbiótica do Direito Internacional em torno da temática à luz do art. 178 do Texto Constitucional de 1988, especialmente na análise se a pretensão indenizatória por danos materiais em transporte aéreo internacional de carga e mercadoria está sujeita aos limites previstos em normas e tratados internacionais firmados pelo Brasil, em especial as Convenções de Varsóvia e de Montreal. O objetivo ora buscado consiste em edificar um conceito abrangente e pós-crítico sobre o recente posicionamento do STF, que, em 2017, o Tribunal já havia decidido pela prevalência dessas convenções, num julgamento que também teve repercussão geral (Tema nº. 210 do STF), mas limitado às relações com passageiros e bagagens, como o atraso de voo. Utiliza-se, como metodologia, de pesquisa do tipo bibliográfica por meio da análise de livros, artigos jurídicos, documentos nacionais e internacionais, da legislação e da jurisprudência. A pesquisa é pura e de natureza qualitativa, com finalidade descritiva e exploratória.

Palavras-chave: Direito dos tratados, Jurisprudência, Supremo tribunal federal, Convenções

material damage in international air transportation of cargo and goods is subject to the limits set out in international rules and treaties signed by Brazil, especially the Warsaw and Montreal Conventions. The objective here is to build a comprehensive and post-critical concept of the recent position of the STF, which, in 2017, had already decided on the prevalence of these conventions, in a judgment that also had general repercussion (Topic no. 210 of the STF), but limited to relations with passengers and luggage, such as flight delays. The methodology used is bibliographical research through the analysis of books, legal articles, national and international documents, legislation and case law. The research is purely qualitative, descriptive and exploratory.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Law of treaty, Jurisprudence, Federal supreme court, Warsaw and montreal conventions, International air transportation of cargo and commodities

1. Introdução

O objetivo central da presente pesquisa é analisar os argumentos e justificativas utilizados pelo STF em casos que versam sobre a aplicabilidade da aplicabilidade das Convenções de Varsóvia e Montreal, que versam sobre responsabilidade civil das transportadoras aéreas internacionais quanto aos danos materiais causados aos consumidores.

No contexto dos impactos do Direito Internacional em sua orientação jurisprudencial, decidiu o Supremo Tribunal Federal (STF), por ocasião do julgamento do RE 636.331/ Rio de Janeiro (Tema nº. 210/RG), afirmou que as normas e os tratados internacionais sobre a responsabilidade das transportadoras aéreas têm prevalência sobre o CDC, para o fim de limitar a indenização por danos decorrentes de extravio de bagagem de passageiro.

Em verdade, a questão sobre a prevalência de normas e tratados internacionais firmados pelo Brasil em relação ao Código Civil (CC) e ao Código de Defesa do Consumidor (CDC) diz respeito exclusivamente à interpretação do art. 178 do Texto Constitucional de 1988, assim como sobre o alcance de tese de repercussão geral anteriormente fixada (Tema nº. 210/RG), ou seja, no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1520841/SP em 2025, o qual deu origem ao Tema nº 1366 com Repercussão Geral do STF, discute-se se a pretensão indenizatória decorrente por danos materiais em transporte aéreo internacional de carga e mercadoria também está sujeita aos limites previstos em normas e tratados internacionais firmados pelo Brasil, em especial as Convenções de Varsóvia e de Montreal.

Nesse cenário, nos termos do art. 178 da Constituição, a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre internacional deve observar os acordos firmados pela União, que teriam prevalência sobre a disciplina de legislação interna brasileira. Essa perspectiva de abordagem internacionalista decorre da própria ordem jurídico-constitucional de 1988.

Contudo, no julgamento do ARE 1.372.360 ED-AgR-EDv-AgR, Rel. Min. Cármen Lúcia, Relator p/ Acórdão Min. Gilmar Mendes, j. em 21.02.2024, o STF entendeu que o art. 178 da Constituição determina hierarquia específica aos tratados, acordos e convenções internacionais dos quais o Brasil seja signatário, de modo que as Convenções de Varsóvia e Montreal englobam regras para transporte aéreo internacional de pessoas, bagagem e carga, nos termos do art. 1º da Convenção de

Montreal, promulgada pelo Decreto nº. 5.910/2006, firmando orientação no sentido de que, em sede de transporte internacional de carga, a responsabilidade do transportador por destruição, perda, avaria ou atraso da carga segue a regra do artigo 22 da Convenção de Montreal, que estipula como limite a quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma ou o valor declarado, no caso de “declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino”, mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual, aplicando-se aludida regra, também, às seguradoras em caso de ação de regresso.

Utiliza-se, como metodologia, de pesquisa do tipo bibliográfica por meio da análise de livros, artigos jurídicos, documentos internacionais, da legislação e de decisões judiciais. A pesquisa é pura e de natureza qualitativa, com finalidade descritiva e exploratória.

2. Critérios para solução da antinomia aparente entre a Convenção de Varsóvia (1929), incorporada pelo Brasil em 1931, que estabelece um limite à indenização por companhias aéreas (art. 22), e o Código de Defesa do Consumidor, de 1990, que estabelece norma claramente mais protetiva ao consumidor (art. 14).

A Convenção para a Unificação de certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, conhecida como “Convenção de Varsóvia”, de 1929, é reconhecida no Direito Internacional como o instrumento pioneiro de regulação jurídico-privado do transporte aéreo internacional. Naquele momento, a proteção do transportador, com a limitação de sua responsabilidade, era o valor informativo da regulação do setor. A orientação referenciada foi mudando paulatinamente nos documentos regulatórios setoriais aéreos subsequentes (Convenções de Haia, em 1955; Montreal, em 1966; Guadalajara, em 1971; e novamente Montreal, de 1999, incorporada no Brasil por meio do Decreto nº. 5.910, de 2006), com a ampliação dos limites indenizatórios e a maior responsabilização do fornecedor, cuja imputação passou a ser objetiva.

Conforme aduzido por Antônio Herman de Vasconcellos Benjamin (2015, p. 24), vindo de um começo elitista e aventureiro, o transporte aéreo hoje integra, sem dúvida alguma, o quadro das relações de massa, seja pela sua difusão, seja pela sua relevância econômica, seja pela utilização corriqueira de contratação standard, tudo a justificar e a conclamar seu regramento pela legislação de proteção do consumidor.

Quanto ao teor, observa-se que a Convenção de Varsóvia de 1929 regulamenta a responsabilidade do transportador aéreo por perda, extravio e danos à bagagem nos arts. 17 e 22, independentemente da sua natureza, sejam bagagens

despachadas, ou mesmo não registradas, sendo o transportador responsável pela custódia desde o embarque até o desembarque no lugar de destino.

No contexto da antinomia aparente entre a Convenção de Varsóvia, introduzida no Brasil em 1931, que estabelece um limite à indenização por companhias aéreas (art. 22), e o Código de Defesa do Consumidor, de 1990, que estabelece norma claramente mais protetiva ao consumidor (art. 14), devem ser realizados diversos esclarecimentos em torno da relação simbiótica do Direito Internacional, Direito Aeronáutico, Direito Civil e Direito do Consumidor.

A ideia de responsabilização civil dos danos causados em contratos de transporte aéreo, decerto atende à regra do Direito Fraternal, assim exposta por Eligio Resta (2020, p. 16): a sociedade não pode tolerar a infinidade maligna das disputas e por isso delegou ao juiz o poder de interromper o circuito destrutivo das disputas: no conhecido ditado de Anaximandro, a lei é contabilidade e o juiz não faz mais do que aplicar suas regras.

Nesse contexto de antinomia normativa, as companhias aéreas, requerem que sejam aplicadas as normas da Convenção de Varsóvia, por força da limitação nas condenações por danos materiais decorrentes de extravio de bagagens em voos internacionais, ao passo que os passageiros, na condição de consumidores, pretendem o reconhecimento do Código de Defesa do Consumidor, bem como o reconhecimento que a responsabilidade limitada do transportador aéreo internacional, prevista no art. 22, III, da Convenção de Montreal, viola o princípio da reparação integral estabelecido no art. 944, do Código Civil, bem como o art. 14 do CDC.

O art. 14 do CDC estabeleceu *responsabilidade objetiva direta* para todos os fornecedores de serviços em relação aos danos causados aos hóspedes, educandos etc., que tenham por causa o defeito do serviço- fato do serviço-, só lhes sendo possível afastar o dever de indenizar nas hipóteses previstas no §3º- do mesmo dispositivo legal. Essa responsabilidade tem por fundamento o dever do fornecedor de prestar serviços seguros- vale dizer, sem defeito. Trata-se, repita-se, de “responsabilidade direta, fundada no fato do serviço, e não mais indireta, fundada no fato do preposto ou de outrem”, conforme advertido por Sergio Cavalieri Filho (2008, pág. 320).

Em uma análise de evolução histórica sobre o tema no Brasil, revela Gustavo Tepedino (2004, pág. 256) que, em sede de responsabilidade do transportador aéreo, o Código de Defesa do Consumidor revoga o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº. 7.505/86), bem como as convenções ratificadas pelo Brasil, em tudo aquilo que

estiver em desacordo com a proteção dos direitos do consumidor, tutela inserida na ordem pública interna e expressa no Texto Constitucional de 1988.

Nessa ordem de ideias, tem-se que, em certo momento histórico, a interpretação sobre o tema revela que o Supremo Tribunal Federal reconhecia a superioridade hierárquica da ordem jurídico-constitucional no que concerne à proteção do consumidor em relação aos tratados e convenções internacionais sobre o tema. Nesse sentido, deve-se observar o teor do RE 172720/RJ, Relator: Min. Marco Aurélio, julgamento: 21/02/1997.

Ainda quanto ao esboço histórico, corrobora Sergio Cavalieri Filho (2008, pág. 197), no embate entre as duas correntes que situam os tratados internacionais em face do Direito Positivo dos países que os firmarem- *monista*, que dá primazia ao Direito Internacional, e *dualista*, que atribui a prevalência ao Direito Interno-, a nossa Suprema Corte, desde o julgamento do RE 80.004/SE (casuística envolvendo a Lei Uniforme de Genebra), que se desenrolou de fins de setembro de 1975 a meados de 1977, firmou entendimento no sentido de que tratados e convenções internacionais, embora tenham aplicabilidade no Direito Interno Brasileiro, não se sobrepõem às leis do País. Logo, em face do conflito entre tratado e lei posterior, prevalece esta última, por representar a última vontade do legislador, embora o descumprimento no plano internacional possa acarretar consequências.

Vale repisar que a relação travada entre Direito Internacional e Direito Interno é explicada doutrinariamente por duas teorias adotadas pelos internacionalistas: o dualismo e o monismo. Os adeptos da teoria dualista entendem que os ordenamentos jurídicos nacional e internacional compõem dois sistemas diversos e independentes entre si. Portanto, as fontes e normas dos dois sistemas não se influenciam reciprocamente, atuam como se regessem conjuntos de situações jurídicas diferentes, pois têm sua validade conferida por normas fundamentais diversas. Conforme exposto por Sidney Guerra (2019, págs. 92 e 93), a denominação do Dualismo foi dada por Alfred Verdross, em 1914, e aceita por Triepel, em 1923, ao afirmar que o Direito Internacional e o Direito Interno de cada Estado eram sistemas rigorosamente independentes e distintos, de modo que a validade jurídica de uma norma interna não se condicionava a sua sintonia com a ordem internacional. A norma interna, segundo os dualistas, vale independentemente da norma internacional, podendo, quando muito, levar à responsabilização do Estado. Todavia, para que isso ocorra, a norma

internacional precisa ser incorporada ao ordenamento interno do Estado por força de uma lei, por exemplo.

Para Karl Heinrich Triepel (1966, p. 18), uma fonte de direito internacional é também incapaz de criar, por si mesma, uma regra de direito interno, tanto quanto uma fonte de direito interno não se encontra em condições de produzir, por si mesma, direito internacional. A doutrina que acaba de ser exposta pode ser denominada: “teoria dualista das relações entre o direito internacional e o direito interno”.

Em perspectiva crítica da teoria dualista na realidade contemporânea, observa-se que o Direito Internacional e o Direito Interno desenvolvem uma relação cada vez mais afinada e simbiótica, vez que muitas leis e regulamentos de direito doméstico derivam de tratados e convenções internacionais, instrumentos de *soft law* ou de leis-modelos derivadas de foros internacionais, ou seja, inegável a percepção de uma atuação conjunta entre os diversos ramos do Direito.

Por seu turno, a teoria monista, encontra amparo teórico pioneiro na obra de Hans Kelsen, ao conceber duas categorias de normas coercitivas, a internacional e a nacional (estatal), como integrantes de um mesmo sistema jurídico, sendo que a forma adotada por Kelsen defere às normas internacionais supremacia com relação às normas nacionais/estatais. Consoante Hans Kelsen (1974, págs. 451 e 452), o Direito Internacional, cujo reconhecimento por parte de um Estado é, do ponto de vista do primado da ordem jurídica estatal, pressuposto de sua validade em relação a esse Estado, e que, portanto, somente vale como parte integrante de uma ordem jurídica estatal, é, quanto ao conteúdo, o mesmo Direito Internacional que, do ponto de vista do primado da ordem jurídica internacional, vale como uma ordem jurídica supraordenada a todas as ordens jurídicas estatais, as quais seriam delegadas daquela. A diferença entre as duas construções monistas das relações entre o Direito Internacional e o Direito Estatal respeita apenas ao fundamento de validade do Direito Internacional, não ao seu conteúdo.

Na visão de Sidney Guerra (2019, pág. 94), o monismo apresenta o Direito Interno e o Direito Internacional como dois ramos do Direito num mesmo sistema jurídico. Nesse caso, o Direito Internacional não carece de qualquer “transformação”, haja vista que os Estados mantêm compromissos que se justificam juridicamente por pertencerem a um sistema único. O monismo parte do pressuposto de que existe uma unidade no conjunto de normas jurídicas, isto é, um conjunto no qual estariam inseridas distintas ordens jurídicas, podendo ser aplicadas as alternativas: o Direito Internacional

subordinado ao Direito Interno (monismo com primazia do Direito Interno) e o Direito Interno subordinado ao Direito Internacional (monismo com primazia do Direito Internacional).

Tem-se, portanto que a teoria monista defendida por Hans Kelsen, baseia-se na primazia das normas do Direito Internacional em detrimento das normas de Direito Interno.

Na contemporaneidade, a hermenêutica adotada pelo STF na solução quanto à aplicabilidade das regras das Convenções de Varsóvia e Montreal nas indenizações por danos materiais em transporte aéreo internacional de carga e mercadorias, revela que restaram superadas as visões trazidas pelas teorias dualista e monista com primazia do Direito Interno, vez que a orientação firmada na Corte se dá no sentido da aplicação da teoria monista com primazia do Direito Internacional.

De acordo com Eduardo Gabriel Saad, José Eduardo Duarte Saad e Ana Maria Saad Castelo Branco (2006, pág. 290), a limitação do *quantum debeatur* nas ações indenizatórias, previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica, deixou de existir com o Código de Defesa do Consumidor e a teor de seus artigos 14, 25, §1º- e 51, I: o fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços. Na espécie, a indenização deve corresponder ao dano sofrido pelo consumidor. Essa disposição legal, bem como o seu §1º-, não excepciona o transporte aéreo. Diferentemente, o CDC, por ser de data mais recente, derroga norma do Código Brasileiro de Aeronáutica que o contrarie.

Para Eduardo Gabriel Saad, José Eduardo Duarte Saad e Ana Maria Saad Castelo Branco (2006, pág. 291), a Convenção de Varsóvia só é intocável em caso de dano na viagem ao exterior; em se tratando de acontecimentos no território nacional, é o assunto regulado pelo Código Civil, Código de Aeronáutica e mesmo pelo Código de Defesa do Consumidor.

Por seu turno, defende Antônio Herman de Vasconcellos Benjamin (2015, p. 36 e 37), a Convenção de Varsóvia e o Código Brasileiro de Aeronáutica não foram recepcionados pela Constituição Federal, no que se refere à limitação de responsabilidade civil por acidentes de consumo (vícios de qualidade por insegurança). Seus dispositivos, nessa matéria, são contrários à ordem pública constitucional brasileira, posto que o *quantum debeatur* máximo (teto), em ambos os estatutos, é simples valor simbólico, não propriamente indenização justa pelos danos sofridos.

Como regra geral, sendo a relação jurídica de consumo, a responsabilidade civil no transporte aéreo não pode ser limitada (arts. 25, § 1.º, e 51, I, CDC). Nas relações jurídicas de consumo em que o consumidor do serviço aéreo é pessoa jurídica com fins lucrativos, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis (transporte de carga, por exemplo), na forma do art. 51, I, excluída qualquer possibilidade de limitação nos acidentes de consumo. O Código de Defesa do Consumidor, como lei mais nova, afasta a aplicação da Convenção de Varsóvia e do Código Brasileiro de Aeronáutica, nos casos de antinomia.

Na década de 1990 e início dos anos 2000, a jurisprudência firmou-se no sentido da negação do Direito Aeronáutico, afastando a sua aplicação em favor de outras normas de direito interno, sem distinção entre casos de transporte aéreo internacional de passageiros ou de carga. Na contemporaneidade, no entanto, os tribunais superiores brasileiros voltaram a reafirmar o Direito Aeronáutico no que diz respeito ao transporte aéreo internacional de carga e de passageiros.

Até o julgamento do Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ em 2017, sob o regime da Repercussão Geral, o entendimento majoritário do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça era no sentido de que a Convenção de Varsóvia não dispunha sobre dano moral, mas apenas sobre dano material. Logo, considerava-se válida a limitação de indenização relativa apenas ao dano material, não se aplicando ao dano moral. E assim o fazia por dois motivos, quais sejam: (1) porque a Convenção de Varsóvia não versava sobre indenização por danos morais, apenas materiais; (2) em segundo porque, por força da Constituição Federal de 1988, a indenização por danos morais deveria ser ampla e integral. Por fim, o entendimento referenciado fundava-se na ausência de previsão de indenização por danos morais na Convenção de Varsóvia não excluiria a sua reparação, uma vez que o dano moral decorre da própria previsão constitucional.

Com base no art. 178 da Constituição Federal de 1988, o STF firmou entendimento no Tema nº. 210 de Repercussão Geral, conforme o qual: "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". Portanto, na solução proposta pelo STF, quanto à antinomia entre a Convenção de Varsóvia e o Código de Defesa do Consumidor, com base no Tema nº. 210 de Repercussão Geral, 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, por força do teor 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, as quais, na visão do STF, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor, limitando os danos materiais ao patamar estabelecido na legislação internacional.

Observa-se, portanto, que o Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento do Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ, sob o regime da Repercussão Geral, consolidou o entendimento de que as normas e os tratados internacionais devem ser aplicados às questões envolvendo os danos materiais de transporte internacional, seja este de pessoas ou coisas, especialmente as Convenções de Varsóvia e de Montreal, com os parâmetros de limitações indenizatórias daí decorrentes.

No julgamento do Recurso Extraordinário, o Relator, Ministro Gilmar Mendes abordou a questão sob o ponto de vista da antinomia entre o CDC e as convenções internacionais. Para o Ministro Relator, a antinomia se dá entre o art. 14 do CDC, que impõe ao fornecedor do serviço o dever de reparar os danos causados, e o art. 22 da Convenção de Varsóvia, que fixa limite máximo para o valor devido pelo transportador, a título de reparação. Para resolver esta antinomia, o Ministro Gilmar Mendes: (1) descartou a alegação do princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor (art. 5º, XXXII, e art. 170, V, ambos da CF/88) para impedir a derrogação do CDC por norma mais restritiva, ainda que por lei especial. A este propósito, o Ministro Gilmar Mendes apontou não ser a proteção ao consumidor a única diretriz aplicável à ordem econômica; (2) afirmou que o art. 178 da CF/88 impõe a observância dos acordos internacionais, quanto à ordenação do transporte aéreo internacional; (3) declarou que não haveria diferença de hierarquia entre o CDC e as convenções internacionais, pois ambos têm a estatura de lei ordinária e, por isso, a solução do conflito se dá pelos critérios cronológico e da especialidade; pelo critério cronológico, as convenções internacionais são mais recentes do que o CDC, que entrou em vigor em 1991, pois a Convenção de Varsóvia sofreu alterações posteriores ao CDC e a Convenção de Montreal é a ele posterior; pelo critério da especialidade, tais convenções são normas especiais em relação ao CDC, por tratarem de modalidade especial de contrato, o contrato de transporte aéreo internacional, razão pela qual o conflito dá-se

entre uma norma geral e outra específica, devendo-se aplicar o § 2º do art. 2º da Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro, segundo o qual “A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior”; (4) limitou o entendimento acima aos contratos de transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens ou carga, excluindo o transporte aéreo nacional de pessoas; (5) esclareceu que as regras indenizatórias previstas nas convenções internacionais abrangem apenas a reparação por danos materiais, e não morais. O Ministro Barroso acompanhou o voto do Ministro Gilmar Mendes no Recurso Extraordinário nº. 636.331/RJ e no Recurso Extraordinário nº. 766.618/SP afirmou que além dos critérios tradicionais de solução de antinomias no Direito brasileiro (o da hierarquia, o cronológico e o da especialização) era preciso considerar que o art. 178 da CF/88 dá a solução para este conflito, determinando a preponderância das convenções internacionais sobre o CDC.

Portanto, a regra mais favorável prevista no CDC não revoga, tampouco é revogada pelas Convenções de Varsóvia e de Montreal. Os regramentos referenciados convivem de forma harmoniosa no ordenamento jurídico brasileiro, afastando-se as normas do CDC quando a relação de consumo envolver a reparação de danos materiais do contrato de transporte internacional, incluindo os casos de extravio de bagagens. Não se nega que a hermenêutica adotada pelo STF na casuística em deslinde é desfavorável aos consumidores brasileiros, ocorre que o Tribunal adotou um posicionamento lastreado na harmonização dos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil em sede de tratados e convenções internacionais.

Daí extrai-se que o entendimento sufragado pelo STF, por 9 (nove) votos a 2 (dois) foi no sentido de prevalência das normas limitadoras de responsabilidade previstas nas Convenções de Varsóvia e Montreal, ratificadas e incorporadas pelo ordenamento jurídico brasileiro deverá prevalecer sobre o CDC, por força do teor do art. 178 da CF/88. Deve-se interpretar o teor do art. 178 da CF/88 à luz da observação de Alfonso de Julios-Campuzano (2009, pág. 108), conforme a qual, os efeitos destruidores da globalização sobre a cidadania, a democracia e o constitucionalismo não podem ser atenuados com exacerbados proclamas cosmopolitas: um constitucionalismo que não seja sensível às necessidades de recuperar a política para os cidadãos, pode ser, simplesmente, um constitucionalismo vazio, suscetível de ser levado pelos critérios de quem maneja os meios ocultos do poder econômico.

Esse influxo da globalização na relação simbiótica travada entre o Direito Internacional e o Direito Constitucional, também é constatado por Cristina Queiroz (2011, p. 32), conforme a qual o termo globalização refere-se agora ao fenômeno da proliferação das organizações internacionais e à crescente autonomia e expansão do seu “direito” (e “a fortiori” do próprio Direito Internacional) face às preferências políticas dos Estados individualmente considerados. Nesse processo a política nacional encontra-se cada vez mais vinculada a uma multiplicidade de limitações jurídicas e factuais, que não são originadas do Estado, mas “fora” dele. E na estrita medida em que a política nacional deve refletir processos democráticos, a globalização e a democracia tendem a abolir.

Sob o viés empírico, a incidência do regime de indenização tarifada previsto na Convenção de Montreal implica a ausência de direito à complementação reparatória/indenizatória acima dos valores previstos na norma internacional, no que concerne aos danos materiais, em sede de contrato de transporte aéreo internacional.

Conforme aduz o STF, salvo quando versem sobre direitos humanos (art. 5º, §3º- da CF/88), os tratados e convenções internacionais ingressam no direito brasileiro com *status* equivalente ao de lei ordinária. Em princípio, portanto, as antinomias entre normas domésticas e convencionais resolvem-se pelos tradicionais critérios da cronologia e da especialidade.

Conforme constatado por Flávia Piovesan (2016, pág. 170), conclui-se, portanto, que o Direito brasileiro faz opção por um sistema misto, que combina regimes jurídicos diferenciados: um regime aplicável aos tratados de direitos humanos e um outro aplicável aos tratados tradicionais. Enquanto os tratados internacionais de proteção dos direitos humanos- por força do art. 5º, §§ 1º, 2º e 3º - apresentam hierarquia de norma constitucional e são incorporados automaticamente, os demais tratados internacionais apresentam hierarquia infraconstitucional, não sendo incorporados de forma automática pelo ordenamento jurídico brasileiro.

Nada obstante, quanto à ordenação do transporte internacional, o art. 178 da Constituição estabelece regra especial de solução de antinomias, no sentido da prevalência dos tratados sobre a legislação doméstica, seja ela anterior ou posterior àqueles. Essa conclusão também se aplica quando o conflito envolve o Código de Defesa do Consumidor.

De acordo com Carl Friedrich Nordmeier (2014, pág. 421), quanto à medida do dano, o passageiro pode exigir compensação por danos morais. Estes abrangem uma

compensação por descaso e por sofrimento de tratamento indigno, pois o fato de ele encontrar-se imobilizado no aeroporto sem justificativas ou previsão de embarque, lhe causa transtornos, sentimento de indignação e angústia suficientes. Ao contrário do que prevê a jurisprudência alemã, o estado psíquico do passageiro é um fator relevante para a questão do devido cumprimento do contrato de transporte aéreo. Além disso, a companhia aérea tem de fornecer ao consumidor todas as informações necessárias para que o transtorno tenha o menor impacto possível para o passageiro.

3. Análise da jurisprudência do STF em sede de aplicabilidade das regras das Convenções de Varsóvia e Montreal nas indenizações por danos materiais em transporte aéreo internacional de carga e mercadorias: por uma hermenêutica de valorização do Direito dos Tratados

Ontologicamente, o contrato de transporte aéreo também é classificado como obrigação de resultado (contrato de escopo), devendo a empresa transportadora, entregar a pessoa ou a coisa, em perfeito estado, no local convencionado, sob pena de arcar com os ônus correspondentes a danos experimentados no curso de sua atividade.

Ao contrário do Código de Defesa do Consumidor (CDC), que trata de reparação sob o prisma da responsabilidade objetiva, a Convenção de Varsóvia trouxe em seu âmbito uma noção de responsabilidade subjetiva, na qual era preciso constatar a conduta culposa ou dolosa do agente para que fosse possível exercer o direito à reparação. Mas com a criação do CDC e sua utilização no que concerne aos serviços prestados pelas companhias aéreas nacionais, no qual há disposição de serviços para a locomoção de bagagens e de passageiros, a responsabilidade subjetiva inserida com a Convenção acabou por se tornar defasada, sendo obrigatoriamente tipificada a conduta danosa por meio de uma visão de responsabilidade objetiva. Deve-se colocar em pauta que a responsabilidade subjetiva trazida pela Convenção de Varsóvia não poderia adequar-se ao sistema de leis nacionais, uma vez que no Brasil predominam os princípios da reparação integral do dano e da responsabilidade objetiva, inserido nos direitos fundamentais e até mesmo do princípio da ordem econômica. Com a Constituição Federal de 1988, o transportador aéreo passou a ser considerado um concessionário de serviço público, conforme se depreende da leitura do art. 37, §6º da CF/88.

Quanto à coordenação das fontes em sede de contrato aéreo de transporte internacional, elucida Carl Friedrich Nordmeier (2014, págs. 410 e 411), existem basicamente duas fontes internacionais que são fundamentais para a questão colocada:

primeiro, a Convenção de Montreal de 1999 que vincula todos os Estados-membros da Comunidade Europeia, concretizada pelo Regulamento nº. 2027/97. Cabe ressaltar que o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias não tem competência, segundo o art. 234 do TCE, para interpretar as normas da Convenção. Além disso, no mundo lusófono a Convenção de Montreal atualmente vigora no Brasil, na Região Administrativa Especial de Macau e em Cabo Verde. Segundo, no âmbito comunitário deve-se considerar o Regulamento nº. 261/2004, conhecido como Regulamento dos direitos dos passageiros.

A Convenção de Viena de Direito dos Tratados (Decreto-Lei nº 7.030/09) positiva em seu art. 27 um importante princípio de Direito Internacional ao estabelecer que um país signatário de convenção internacional não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado.

Para Thales Castro (2012, p. 350), tanto o artigo 53, quanto o 64, da Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados de 1969, não especificarem quais parâmetros devem ser utilizados para a aceitação da coercibilidade (caráter peremptório) de uma norma de Direito Internacional. A vagueza do aludido dispositivo apenas reforça os relativismos na determinação universal do sentido epistêmico de comunidade internacional da imperatividade e da cogência das normas do Direito Internacional.

Em hermenêutica conciliatória no âmbito interdisciplinar, tem-se que a limitação de responsabilidade estabelecida no art. 22, III, da Convenção de Montreal não mitiga o dever indenizatório preceituado no art. 944 do Código Civil e art. 14 do CDC, mas somente adéqua-os aos contornos específicos de um setor que exige a unificação de suas regras. Ontologicamente, verifica-se que as Convenções de Varsóvia e de Montreal não gozam de estrutura normativa supralegal, pois não disciplinam matéria de direitos humanos, de acordo com a orientação firmada no RE 466.343/SP.

Em análise hermenêutica, observa-se que, utilizando-se o critério cronológico, a Convenção de Montreal é mais recente que o Código de Defesa do Consumidor (CDC), porquanto promulgada pelo Decreto nº 5.910 em 27 de setembro de 2006, ao passo que o Código Consumerista é datado de 1990. No que concerne ao critério da especialidade, a Convenção de Montreal disciplina uma modalidade especial de contrato, a saber, o contrato de transporte aéreo internacional de passageiros, também por isso merecendo prosperar em face de lei geral consumerista.

As indenizações por danos morais decorrentes de extravio de bagagem e de atraso de voo não estão submetidas à tarifação prevista nas Convenções de Varsóvia

e de Montreal, devendo-se observar, nesses casos, a efetiva reparação do consumidor preceituada pelo CDC e pelo Código Civil, de acordo com a jurisprudência pacificada no STF e no STJ, vez que a exclusão justifica-se, porque a disposição do art. 22 da Convenção de Varsóvia não faz qualquer referência à reparação por dano moral, e também porque a imposição de limites quantitativos preestabelecidos não parece condizente com a própria natureza do bem jurídico tutelado, nos casos de reparação por dano extrapatrimonial.

Corroborar a interpretação da inaplicabilidade do limite do *quantum* indenizatório às hipóteses de dano moral a previsão do art. 22 da Convenção de Varsóvia, que permite o passageiro realizar “declaração especial” do valor da bagagem, como forma de impedir a aplicação do limite legal. Ou seja, se pode o passageiro afastar o valor limite presumido pela Convenção mediante informação do valor real dos pertences que compõem a bagagem, então não há dúvidas de que o limite imposto pela Convenção diz respeito unicamente à importância desses mesmos pertences e não a qualquer outro interesse ou bem, mormente os de natureza intangível, correspondentes aos danos morais.

Conforme aduzido por Francisco Rezek (2019), a Convenção de Montreal há de primar sobre todo o escopo coberto por seu texto dispositivo: danos, indenização, responsabilidade civil, dentre outros.

Até 2019 diagnosticou Maria Luiza Baillo Targa (2019, p. 219) que 136 países assinaram e ratificaram a Convenção de Montreal, sendo que alguns o fizeram com ressalvas. A Alemanha, por exemplo, afastou da aplicação da Convenção o transporte aéreo explorado diretamente pelo governo para fins não comerciais ou militares. Igualmente, nos Estados Unidos, não se aplica a Convenção ao transporte aéreo internacional explorado pelo governo na qualidade de Estado soberano.

O Brasil, por seu turno, ratificou a aludida Convenção sem ressalvas. Assim, assumiu-se o compromisso, perante a comunidade internacional, de aplicar a Convenção de Montreal com integridade em sua integralidade, respeitando seus limites e determinações, conforme o que determina o princípio da *pacta sunt servanda*, informativo da aplicabilidade dos tratados e das convenções internacionais. Por esse motivo, não cabem argumentações para restringir a aplicação da Convenção após sua assinatura. A Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 1969, está em vigor no Brasil. Deve ser executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém, conforme estatui o Decreto nº. 7.030 de 14/12/2009 (artigo 1º). A Convenção

estabelece, no artigo 26, o postulado da força vinculante dos tratados (*pacta sunt servanda*). Estipula, no artigo 31, nº. 01 como regra geral de interpretação, a boa-fé.

Sobre a regra interpretativa da boa-fé na Convenção de Viena, assevera Luís Barbosa Rodrigues (2002, pág. 105) que a boa-fé desde sempre se perfilou como o mais importante princípio a considerar, quer em sede interpretativa, quer no plano geral. Resulta até compreensível o fato de que se haja optado por tal redação com o intento de reafirmar essa importância, numa codificação que pretendia constituir mera passagem a escrito do costume em curso.

Ao interpretar a regra da *pacta sunt servanda*, constante na Convenção de Viena, preleciona António Cabral de Moncada (1998, pág. 236) que, uma vez prestado o consentimento à vinculação, fica o Estado ou a Organização que o prestou obrigado ao seu cumprimento, ainda que as suas motivações desapareçam; sem prejuízo das possibilidades de recurso à alteração, suspensão e denúncia, sujeitas a requisitos cada vez mais restritivos. A prestação objetiva do consentimento passa a prevalecer sobre aquele consentimento subjetivo prestado, um pouco à semelhança, embora em termos menos pronunciados, do que sucede no Direito interno, em que a declaração de vontade prevalece em larga medida sobre a vontade declarada.

Conforme aduzido pela Convenção de Viena, de 1969, sobre o Direito dos Tratados, materializam-se cinco princípios: livre consentimento; boa-fé; *pacta sunt servanda*; *rebus sic stantibus* e *favor contractus*. Dentre estes, dois princípios denotam relevância para a força obrigatória das Convenções de Varsóvia e de Montreal no Brasil, que são a *pacta sunt servanda* e a boa-fé, os quais obrigatoriamente devem ser levados em consideração pelos Estados no curso das suas relações internacionais.

Para Éric Canal-Forgues e Patrick Rambaud (2011, p. 56/57), o princípio da força obrigatória dos tratados (*pacta sunt servanda*) desempenha papel fundamental no funcionamento da ordem jurídica internacional. O princípio da vinculação é naturalmente acompanhado pela obrigação igualmente fundamental de executar os tratados de boa-fé. A confiança mútua é corroborada por uma prática constante na jurisprudência.

O princípio da boa-fé é de fundamental importância para conduzir as relações internacionais em geral e, portanto, reconhecido como um princípio universalmente reconhecido, segundo os termos vaticinados no Preâmbulo da Convenção de Viena. Consoante conclui Luís Barbosa Rodrigues (2002, pág. 108), a “regra pertinente” da boa-fé poderá então ser legitimamente afirmada, em termos gerais,

como um limite ao exercício dos demais direitos pelos Estados e, em concreto, como um modo de seu controle no plano hermenêutico.

Desta forma, se algum Estado não agir de boa-fé, a paz e a segurança internacional, os objetivos supremos previstos nos tratados e convenções incorporados pelo Brasil, poderão, eventualmente, ser postos em perigo, a exemplo da amplitude das matérias constantes das Convenções de Varsóvia e de Montreal.

De acordo com Antônio Augusto Cançado Trindade (2006, pág. 47), mesmo no período intermediário da assinatura e entrada em vigor de um tratado, encontram-se os Estados na obrigação de não derrotar o objeto e propósito do Tratado (Art. 18 da Convenção de Viena), dispositivo este que decorre do princípio da boa-fé, acatado tanto na doutrina quanto na prática.

Consoante esposado por Éric Canal-Forgues e Patrick Rambaud (2011, p. 54), com a entrada em vigor, o tratado adquire plena eficácia jurídica em relação aos Estados que se tornam partes dele, os quais ficam então vinculados à regra da *pacta sunt servanda*. A entrada em vigor ocorre na forma e na data determinadas pelas disposições do tratado ou por acordo entre os Estados negociadores.

De acordo com Antônio Cabral de Moncada (1998, pág. 245), o princípio *pacta sunt servanda* é, ao lado de outros, um dos fundamentos de todo o Direito, e especialmente do Direito Internacional Público convencional.

Outrossim, destaca-se que a Convenção de Viena de Direito dos Tratados (Decreto-Lei nº 7.030/09), que trata da interpretação dos tratados, suas obrigações e sua observância pelos países signatários, normatizou em seu art. 27 um importante princípio de Direito Internacional ao estabelecer que um país signatário de convenção internacional não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado. Assim, afastar as limitações indenizatórias presentes na Convenção de Montreal com base no que preceitua o art. 944 do Código Civil, admitindo que outros documentos que não aqueles previstos na própria Convenção sirvam a demonstrar a extensão do dano sofrido seria, de certa forma, uma violação à obrigação internacional assumida pelo Estado Brasileiro, à luz dos princípios informativos dos tratados e convenções à luz da sistemática consagrada pelo Direito Internacional.

Nesse giro, explana Antônio Augusto Cançado Trindade (2003, pág. 548) que, o Estado pode perfeitamente ser responsabilizado no plano internacional pelo descumprimento de normas convencionais, ainda que busque este estribar-se em lei ou

norma constitucional interna; não é esta apenas uma possibilidade teórica, há inúmeros casos em que isto tem ocorrido.

Portanto, a solução adotada pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em 2025 ao reafirmar que acordos internacionais, como as Convenções de Varsóvia e de Montreal, se sobrepõem às normas nacionais em casos de extravio, dano ou atraso de cargas em voos internacionais. A decisão, unânime, foi tomada no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1520841/SP, deu origem ao Tema nº. 1366 no STF¹.

Decerto, a solução reafirmada pelo STF coaduna com a diretriz hermenêutica proposta por Cristina Queiroz (2011, p. 74 e 75), conforme a qual ao Direito supranacional assiste-lhe um único nível de aplicação, sem capacidade de anulação ou de revogação de outros níveis que possam eventualmente existir. Em caso de conflito de uma norma de Direito interno e outra de Direito supranacional, impõe-se o Direito supranacional, mas para tudo o resto o Direito em nível mais baixo é conservado, não perdendo assim a sua validade. Adaptando esta concepção ao processo atual de desenvolvimento das redes supranacionais e internacionais, poder-se-ia argumentar, de igual modo, que o Direito Constitucional, o Direito Internacional e o Direito supranacional, firmam, conjuntamente com o Direito interno dos Estados, um “sistema político de vários níveis”, constituído na base dos sistemas políticos dos Estados membros, que podem também eles, em nível interno, deter, por sua vez, uma estrutura multinível. É este, designadamente, o caso dos Estados federais ou dos Estados regionalizados. Ambos apresentam estruturas políticas de sobreposição, que não se anulam, antes coexistem e se reforçam mutuamente.

4. Considerações Finais

A Convenção para a Unificação de certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, conhecida como “Convenção de Varsóvia”, de 1929, é reconhecida no Direito Internacional como o instrumento pioneiro de regulação jurídico-privado do transporte aéreo internacional. Naquele momento, a proteção do transportador, com a limitação de sua responsabilidade, era o valor informativo da regulação do setor. A orientação referenciada foi mudando paulatinamente nos documentos regulatórios

¹ “1. A pretensão indenizatória por danos materiais em transporte aéreo internacional de carga e mercadoria está sujeita aos limites previstos em normas e tratados internacionais firmados pelo Brasil, em especial as Convenções de Varsóvia e de Montreal; 2. É infraconstitucional e fática a controvérsia sobre o afastamento da limitação à pretensão indenizatória quando a transportadora tem conhecimento do valor da carga ou age com dolo ou culpa grave.”

setoriais aéreos subsequentes (Convenções de Haia, em 1955; Montreal, em 1966; Guadalajara, em 1971; e novamente Montreal, de 1999, incorporada no Brasil por meio do Decreto nº. 5.910, de 2006), com a ampliação dos limites indenizatórios e a maior responsabilização do fornecedor, cuja imputação passou a ser objetiva.

Quanto ao teor, observa-se que a Convenção de Varsóvia de 1929 regulamenta a responsabilidade do transportador aéreo por perda, extravio e danos à bagagem nos arts. 17 e 22, independentemente da sua natureza, sejam bagagens despachadas, ou mesmo não registradas, sendo o transportador responsável pela custódia desde o embarque até o desembarque no lugar de destino. Nesse contexto de antinomia normativa, as companhias aéreas, requerem que sejam aplicadas as normas da Convenção de Varsóvia, por força da limitação nas condenações por danos materiais decorrentes de extravio de bagagens em voos internacionais, ao passo que os passageiros, na condição de consumidores, pretendem o reconhecimento do Código de Defesa do Consumidor.

Em certo momento histórico, a interpretação sobre o tema revela que o Supremo Tribunal Federal reconhecia a superioridade hierárquica da ordem jurídico-constitucional no que concerne à proteção do consumidor em relação aos tratados e convenções internacionais sobre o tema. Na contemporaneidade, a hermenêutica adotada pelo STF na solução quanto à aplicabilidade das regras das Convenções de Varsóvia e Montreal nas indenizações por danos materiais em transporte aéreo internacional de carga e mercadorias, revela que restaram superadas as visões trazidas pelas teorias dualista e monista com primazia do Direito Interno, vez que a orientação firmada na Corte se dá no sentido da aplicação da teoria monista com primazia do Direito Internacional.

Até o julgamento do Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ em 2017, sob o regime da Repercussão Geral, o entendimento majoritário do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça era no sentido de que a Convenção de Varsóvia não dispunha sobre dano moral, mas apenas sobre dano material. Logo, considerava-se válida a limitação de indenização relativa ao dano material. E assim o fazia por dois motivos, quais sejam: (1) porque a Convenção de Varsóvia não versava sobre indenização por danos morais, apenas materiais; (2) em segundo porque, por força da Constituição Federal de 1988, a indenização por danos morais deveria ser ampla e integral. Por fim, o entendimento referenciado fundava-se na ausência de previsão de

indenização por danos morais na Convenção de Varsóvia não excluiria a sua reparação, uma vez que o dano moral decorre da própria previsão constitucional.

A problemática relativa à prevalência de normas e tratados internacionais firmados pelo Brasil em relação ao Código Civil (CC) e ao Código de Defesa do Consumidor (CDC) diz respeito à interpretação do art. 178 do Texto Constitucional de 1988, assim como sobre o alcance de tese de repercussão geral anteriormente fixada (Tema nº. 210/RG), ou seja, no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1520841/SP em 2025, o qual deu origem ao Tema nº 1366 com Repercussão Geral do STF, discute-se se a pretensão indenizatória decorrente por danos materiais em transporte aéreo internacional de carga e mercadoria também está sujeita aos limites previstos em normas e tratados internacionais firmados pelo Brasil, em especial as Convenções de Varsóvia e de Montreal. Nos termos do art. 178 da Constituição, a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre internacional deve observar os acordos firmados pela União, que teriam prevalência sobre a disciplina de legislação interna brasileira. Essa perspectiva de abordagem internacionalista decorre da própria CF/88.

Portanto, a regra mais favorável prevista no CDC não revoga, tampouco é revogada pelas Convenções de Varsóvia e de Montreal. Os regramentos referenciados convivem de forma harmoniosa no ordenamento jurídico brasileiro, afastando-se as normas do CDC quando a relação de consumo envolver a reparação de danos materiais do contrato de transporte internacional, incluindo os casos de extravio de bagagens. Não se nega que a hermenêutica adotada pelo STF na casuística em deslinde é desfavorável aos consumidores brasileiros, ocorre que o Tribunal adotou um posicionamento lastreado na harmonização dos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil em sede de tratados e convenções internacionais.

A Convenção de Viena de Direito dos Tratados (Decreto-Lei nº 7.030/09) positiva em seu art. 27 um importante princípio de Direito Internacional ao estabelecer que um país signatário de convenção internacional não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado. Ontologicamente, verifica-se que as Convenções de Varsóvia e de Montreal não gozam de estrutura normativa supralegal, pois não disciplinam matéria de direitos humanos, de acordo com a orientação firmada no RE 466.343/SP.

Até 2019, 136 países assinaram e ratificaram a Convenção de Montreal, sendo que alguns o fizeram com ressalvas. A Alemanha, por exemplo, afastou da

aplicação da Convenção o transporte aéreo explorado diretamente pelo governo para fins não comerciais ou militares. Igualmente, nos Estados Unidos, não se aplica a Convenção ao transporte aéreo internacional explorado pelo governo na qualidade de Estado soberano. O Brasil, por seu turno, ratificou a aludida Convenção sem ressalvas. Assim, assumiu-se o compromisso, perante a comunidade internacional, de aplicar a Convenção de Montreal com integridade em sua integralidade, respeitando seus limites e determinações, conforme o que determina o princípio da *pacta sunt servanda*, informativo da aplicabilidade dos tratados e das convenções internacionais.

Conforme aduzido pela Convenção de Viena, de 1969, sobre o Direito dos Tratados, materializam-se cinco princípios: livre consentimento; boa-fé; *pacta sunt servanda*; *rebus sic stantibus* e *favor contractus*. Dentre estes, dois princípios denotam relevância para a força obrigatória das Convenções de Varsóvia e de Montreal no Brasil, que são a *pacta sunt servanda* e a boa-fé, os quais obrigatoriamente devem ser levados em consideração pelos Estados no curso das suas relações internacionais.

A solução adotada pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em 2025 ao reafirmar que acordos internacionais, como as Convenções de Varsóvia e de Montreal, se sobrepõem às normas nacionais em casos de extravio, dano ou atraso de cargas em voos internacionais, no julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 1520841/SP, deu origem ao Tema nº. 1366 no STF, que segue a lógica da primazia do Direito dos Tratados pela Corte na construção de marcos constitucionais/internacionais efetivos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcellos. O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v. 100, p. 23-37, jul./ago. 2015.

CANAL-FORGUES, Éric. RAMBAUD, Patrick. **Droit international public**. 2e-édition. Paris: Champs Université, 2011.

CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. **A humanização do Direito Internacional**. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. **Tratado de Direito Internacional dos Direitos Humanos. Volume I**. 2ª- edição. Porto Alegre: Sergio Antonio Frabis Editor, 2003.

CASTRO, Thales. **Teoria das relações internacionais**. Brasília: FUNAG, 2012.

CAVALIERI, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 8ª- edição. São Paulo: Atlas, 2008.

GUERRA, Sidney. **Curso de Direito Internacional Público**. 12ª- edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

JULIOS- CAMPUZANO, Alfonso de. **Constitucionalismo em tempos de globalização**. Tradução: José Luis Bolzan de Moraes, Valéria Ribas do Nascimento. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2009.

KELSEN, Hans. **Teoria Pura do Direito**. Tradução: João Baptista Machado. 3ª- edição. Coimbra: Arménio Amado-Editor, Sucessor. Coimbra, 1974.

MONCADA, António Cabral de. **Curso de Direito Internacional Público I Volume**. Coimbra: Almedina, 1998.

NORDMEIER, Carl Friedrich. Direito Internacional Privado no dia a dia: implicações em viagens aéreas internacionais e a situação jurídica dos passageiros. GRUNDMANN, Stefan; MENDES, Gilmar; MARQUES, Cláudia Lima; BALDUS, Christian; MALHEIROS, Manuel (Organizadores). **Direito Privado, Constituição e Fronteiras: encontros da Associação Luso-Alemã de Juristas no Brasil**. 2ª- edição. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

PIOVESAN, Flávia. **Temas de Direitos Humanos**. 9ª- edição. São Paulo: Saraiva, 2016.

QUEIROZ, Cristina. **Direito Constitucional Internacional**. 1ª- edição. Coimbra: Coimbra Editora, 2011.

RESTA, Eligio. **Il Diritto Fraternal**. Tredicesima edizione. Roma: Editori Laterza, 2020.

REZEK, Francisco. O transporte aéreo internacional ante a Justiça do Brasil. **Revista do Advogado**. Ano XXXIX, nº 142, junho de 2019.

RODRIGUES, Luís Barbosa. **A interpretação de Tratados Internacionais**. 2ª- edição. Lisboa: Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, 2002.

SAAD, Eduardo Gabriel et. All. **Código de Defesa do Consumidor Comentado**. 6ª- edição. São Paulo; LTr, 2006.

TARGA, Maria Luiza Baillo. Responsabilidade civil nos contratos de transporte aéreo internacional: da uniformização à harmonização das legislações aplicáveis. **Revista de Doutrina Jurídica**, Brasília, DF, v. 110, n. 2, p. 213–233, 2019.

TRIEPEL, Karl Heinrich. As relações entre o Direito Interno e o Direito Internacional. **Revista da Faculdade de Direito da UFMG**. Belo Horizonte, n. 6, p. 11-64, 1966.