

**O CONFLITO ENTRE O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E AS  
CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E MONTRÉAL: A EVOLUÇÃO DA  
JURISPRUDÊNCIA DO STF E O TEMA 210**

Universidade Presbiteriana Mackenzie  
Coordenadoria De Fomento À Pesquisa Pró-Reitoria De Pesquisa E Pós-Graduação

Aluno(a): Maria Antonia Fonseca de Moraes<sup>1</sup>

**Apoio: PIVIC Mackenzie**

Orientador(a): Paulo Roberto Cunha<sup>2</sup>

Unidade Acadêmica do Aluno (UA): Universidade Presbiteriana Mackenzie *Campus* Campinas<sup>1</sup>  
Unidade Acadêmica e/ou Programa de Pós-graduação do Orientador: Universidade Presbiteriana  
Mackenzie *Campus* Campinas<sup>2</sup>

10387823@mackenzista.com.br

paulo.cunha@mackenzie.br

**CAMPINAS**

**2025**

## RESUMO

O presente trabalho realiza um exame acerca do conflito de normas jurídicas entre a aplicação do Código de Defesa do Consumidor (Lei Federal nº 8.078/1990) e as Convenções de Varsóvia e Montréal (ratificadas pelos Decretos nºs 20.704/1931 e 5.910/2006, respectivamente), valendo-se sobretudo do julgamento do Recurso Extraordinário (RE) 636.331 como eixo central da discussão. O recurso se detém na análise dos casos de extravio de bagagem em voo aéreo internacional, e examina os principais pontos controvertidos na aplicação das normas supracitadas, especialmente em relação: ao *quantum* indenizatório por danos materiais decorrentes do extravio, à possibilidade da incidência de danos morais – previstos exclusivamente pelo CDC – e, os prazos prescricionais. O trabalho também coteja os argumentos centrais utilizados pelos ministros da Suprema Corte no julgamento do referido recurso, quando se reconheceu a repercussão geral da questão (Tema nº 210). O trabalho também analisa qual era o posicionamento do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP) no período imediatamente anterior ao julgamento do RE 636.331. O trabalho concluiu que houve alinhamento nas posturas dos respectivos tribunais, no sentido de aplicação do CDC aos casos de extravio de bagagem em voo aéreo internacional.

Palavras-chave: conflito de normas; Convenção de Varsóvia e Montréal; Código de Defesa do Consumidor; extravio de bagagens; indenização por danos materiais; prazo prescricional.

## **ABSTRACT**

This paper examines the conflict between legal norms arising from the application of the Consumer Protection Code (Federal Law No. 8,078/1990) and the Warsaw and Montreal Conventions (ratified by Decrees No. 20,704/1931 and 5,910/2006, respectively), using the judgment of Extraordinary Appeal (RE) 636,331 as the central axis of the discussion. The appeal focuses on the analysis of cases of lost luggage on international flights and examines the main points of controversy in the application of the aforementioned rules, especially in relation to: the amount of compensation for material damages resulting from the loss, the possibility of moral damages – provided for exclusively by the CDC – and the statute of limitations. The paper also compares the central arguments used by the Supreme Court justices in the judgment of the aforementioned appeal, when the general repercussion of the issue was recognized (Theme No. 210). The paper also analyzes the position of the Court of Justice of the State of São Paulo (TJSP) in the period immediately prior to the judgment of RE 636.331. The study concluded that there was alignment in the positions of the respective courts in terms of applying the CDC to cases of lost luggage on international flights.

**Keywords:** conflict of norms; Warsaw and Montreal Conventions; Consumer Protection Code; lost luggage; compensation for material damages; statute of limitations.

## **1. INTRODUÇÃO**

A globalização no apogeu do século XXI inaugurou um novo estágio de desenvolvimento da sociedade, expresso principalmente na criação de tecnologias capazes de dinamizar e complexificar as relações humanas. Com efeito, o ambiente globalizado provocou o aumento do fluxo de pessoas em deslocamento, permitindo que longas distâncias pudessem ser percorridas em um curto espaço de tempo. Por intermédio de transportes aéreos, marítimos e terrestres, é possível integrar as sociedades em larga escala, gerando consequências socioeconômicas, culturais e especialmente, jurídicas no plano interno.

O presente trabalho se dedica a uma dessas formas de transporte: os voos aéreos internacionais, analisando as relações jurídicas que circunscrevem as relações de consumo e os voos aéreos internacionais, e as consequências jurídicas relacionadas ao extravio de bagagem de passageiros. Concentra-se nas modulações do Supremo Tribunal Federal (STF) acerca do tema referenciado, de acordo com as decisões proferidas pelo STF nos seguintes recursos extraordinários (RE): RE 172.270; RE 351.750/; RE 636.331.

Em 1996, no julgamento do RE 172.270, o Supremo Tribunal Federal (STF) foi suscitado a analisar o extravio de bagagem ocorrido em um voo que saiu do Rio de Janeiro com destino a Europa. Na ocasião, o passageiro pleiteou indenização por danos materiais e morais com amparo no Código de Defesa do Consumidor (CDC), que determina a reparação integral dos danos, portanto, sem estabelecimento de limites, enquanto a companhia aérea das regras previstas pela Convenção de Varsóvia (ratificada pelo Decreto nº 20.704/1931), que estabelecia como limite indenizatório o valor de 250,00 francos por quilograma. Por unanimidade, o Supremo conheceu o recurso e reconheceu a aplicação da Convenção quanto aos danos materiais e, por outro lado, optou pela aplicação do CDC, para a reparação por danos morais (BRASIL, 1996).

Posteriormente, no julgamento do RE 351.750, ocorrido em março de 2009, a Suprema Corte, ao examinar o atraso de voo que ocorreu no transporte aéreo internacional, decidiu em sentido diverso, consagrando o entendimento de que o conflito de normas jurídicas deveria ser dirimida à luz do CDC, que passou a dispor sobre a indenização por danos materiais morais (BRASIL, 2009).

Em maio de 2017, ao apreciar outro processo, o STF estabeleceu no julgamento do RE 636.331 um parâmetro definitivo de aplicação normativa, decidindo pela prevalência das normas

de ordem internacional em face à regra do CDC, para indenização por danos materiais nos casos de extravio de bagagem (BRASIL, 2017).

Portanto, verifica-se que durante onze anos prevaleceu a aplicação da Convenção de Varsóvia, e, no período subsequente, por mais nove anos, o entendimento foi no sentido de prevalência do CDC. E, a partir de 2017, o STF voltou a entender pela prevalência da norma internacional para fixação dos danos materiais em casos de extravio de bagagens, aplicando a Convenção de Varsóvia e Montréal (esta última ratificada pelo decreto nº 5.910/2006), decisão esta que passou a ser de repercussão geral (Tema nº 210).

Diante dessas mudanças, é possível realizar a seguinte indagação: qual era o posicionamento do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) no período entre 2009 e 2017? O TJSP se alinhava a orientação da Suprema Corte, no sentido de prevalência do CDC, ou já adotava a posição que posteriormente seria decidida no RE 636.331, no sentido de prevalência da norma internacional? Em outras palavras, pretende-se descobrir se o TJSP adotou em casos semelhantes uma mera postura de seguidor da jurisprudência do STF ou se apresentou posição de vanguarda, contribuindo, portanto, para assentar o posicionamento que viria a ser de repercussão geral.

Assim, o presente trabalho tem como objetivo geral verificar o posicionamento do TJSP no período relativo entre 2009 e 2017 sobre as hipóteses de perda de bagagem em voos internacionais, conferindo se as decisões eram pela prevalência da regra contida no CDC ou pelas Convenções da Varsóvia e Montréal.

O trabalho têm por objetivos específicos:

- Analisar as 3 decisões do STF anteriormente mencionadas, entendendo seus principais pontos controvertidos;
- Analisar como a Convenção de Varsóvia e Montréal e o CDC se posicionam quanto ao extravio de bagagem;
- Realizar pesquisa jurisprudencial no site do TJSP a respeito da perda de bagagem em voos internacionais no período entre 2009 e 2017, cotejando com as citadas decisões do STF;

O trabalho adotou uma abordagem do tipo qualitativa, ao se concentrar na compreensão do conflito de normas internacionais que recaem sobre os casos de extravio de bagagem em voos internacionais, tendo como foco o RE 636.331; a natureza da pesquisa é básica, isto é, que ocupou-se em gerar novos conhecimentos científicos a partir da verificação do posicionamento do TJSP acerca do tema em análise.

A pesquisa de jurisprudência se deu através de consulta no *site* do TJSP, no período entre 2009 e 2017, usando os seguintes verbetes: extravio bagagem; voo internacional; dano moral; dano material.

Além disso, a metodologia para o restante do trabalho envolveu uma revisão bibliográfica e documental utilizando como principais instrumentos: livros (consultados na Biblioteca George Alexander, a Biblioteca Virtual da Universidade Presbiteriana Mackenzie), artigos científicos (onde há revisão por pares, priorizando revistas), doutrinas e normas jurídicas que direcionaram o trabalho para compreensão do tema, bem como a leitura e análise das decisões do STF relativo aos recursos extraordinários anteriormente referenciados.

## **2. DESENVOLVIMENTO DO ARGUMENTO**

### **2.1. TRATADOS INTERNACIONAIS: CONCEITO**

No campo das relações exteriores, o termo tratado remete ao acordo de vontades, de natureza bilateral ou multilateral, formalmente elaborado entre sujeitos governamentais e não governamentais, que são regidos pelo direito internacional. Surge como a principal fonte das relações internacionais, na medida em que atua como um instrumento essencial para garantir a cooperação pacífica entre os Estados e dinamizar a ação destes com os demais atores do campo da sociedade internacional.

Um dos mais relevantes documentos históricos que disciplinam sobre os tratados internacionais refere-se a “Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados” (ratificada pelo Brasil por intermédio do Decreto nº 7.030, de 14 de dezembro de 2009). A referida Convenção codifica a legislação costumeira e instituiu os principais aspectos das relações diplomáticas entre os Estados, regulando desde questões pré-negociais até a formação de tratados internacionais. Em seu art. 2º, apresenta uma definição solene de tratado como:

- a) (...) um acordo internacional concluído por escrito entre Estados e regido pelo Direito Internacional, quer conste de um instrumento único, quer de dois ou mais instrumentos conexos, qualquer que seja sua denominação específica; (BRASIL, 2006, art. 2º).

Em suma, destaca-se a relevância dos tratados como instrumentos essenciais para a cooperação internacional, fundamentados no consenso entre as vontades soberanas dos Estados. As relações bilaterais e multilaterais que se estabelecem entre agentes governamentais e organizações supranacionais redefinem a geopolítica global, conferindo maior dinamismo às

formas de interação entre os sujeitos do direito das gentes no contexto da comunidade internacional (JR. FERRAZ, 2022, p. 250).

## 2.2. PROCEDIMENTO DE INTERNALIZAÇÃO DE TRATADOS

O procedimento de incorporação de tratados no ordenamento jurídico brasileiro corresponde a sequência de atos lógicos e ordenados, que tem por finalidade compatibilizar a legislação interna às obrigações decorrentes dos compromissos internacionais assumidos pelo Estado.

À luz do ordenamento jurídico brasileiro, celebrar tratados, convenções e atos internacionais é atribuição privativa do Presidente da República, ou ainda, de seu representante diplomático, nos termos do art. 84, VIII da Constituição Federal (CF/88)<sup>1</sup>. Após a assinatura do acordo internacional pelo Poder Executivo ou de seu representante, o tratado segue para apreciação no Congresso Nacional (art. 49, I, da CF/88)<sup>2</sup>, que deverá aprová-lo em sessão plenária através de decreto legislativo. Na sequência, o tratado é submetido para deliberação no Palácio do Itamaraty, sede do Ministério das Relações Exteriores.

Por fim, os tratados internacionais ingressam formalmente no ordenamento jurídico através da promulgação e publicação pelo Titular do Poder Executivo no Diário Oficial da União (CF/88, art. 84, VIII). Nesse aspecto, verifica-se que a maior parte dos tratados ingressa no sistema jurídico como lei ordinária, e, dessa forma, situam-se, na hierarquia da normas, no mesmo plano de existência das demais leis e atos normativos realizados ordinariamente – excetuados os tratados que versam sobre direitos humanos<sup>3</sup> – devendo sempre observância direta ao que dispõe a Lei Maior brasileira (CF/88, art. 5º, §3º).

Em suma, esse processo desenvolve-se em quatro fases essenciais: (1) assinatura do texto pelo Presidente da República, (2) aprovação pelo Congresso Nacional, (3) ratificação pelo

---

<sup>1</sup> Art. 84. Compete privativamente ao Presidente da República:

VIII - celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional;

<sup>2</sup> Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

<sup>3</sup> Art. 5º, § 3º da CF/88: Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004)

Itamaraty (Ministério das Relações Exteriores), e, subsequente (4) promulgação e publicação no Diário Oficial da União.

### 2.3. REVISÃO TEÓRICA: TEORIAS DO DIREITO INTERNACIONAL

Em primeira análise, observa-se que um dos grandes desafios do Direito Internacional contemporâneo é estabelecer a hierarquia das normas internacionais ao ingressarem no ordenamento jurídico interno, bem como definir a maneira como se daria a interação entre ambos os sistemas destacados na prática. Como resultado, surgiram no campo das Relações Internacionais profundas teorias que buscaram efetivamente solucionar o problema da hierarquia do direito internacional ante o direito interno e, diante disso, serão brevemente apresentadas as teorias que mais se destacaram nesse processo: a Teoria Dualista e a Teoria Monista.

A expressão dualismo, cunhada pelo jurista austríaco Alfred Von Verdross (1890-1980) no início do século XX, compreende a relação entre o direito internacional e o direito interno enquanto dois sistemas independentes e distintos entre si. Aos adeptos do dualismo, no momento em que um Estado reconhece um compromisso exterior, apenas o faz enquanto fonte do Direito, sem que exista repercussão no cenário doméstico (MAZZUOLI, 2023 p. 66). Nesse raciocínio,

[...] o Estado, para os dualistas, seria um antecedente lógico do Direito internacional, ou seja, não seria o Estado que está para o Direito Internacional, mas sim este que está para aquele. Em outras palavras, para que o Direito internacional seja *integrado* à ordem jurídica interna, faz-se necessário também entendê-lo como *parte integrante* do direito estatal, este sim a única ordem verdadeiramente soberana. (MAZZUOLI p. 66, 2023).

Portanto, a corrente dualista exclui a possibilidade de conflito entre os sistemas destacados, em razão da autonomia das normas domésticas em relação as normas internacionais, uma vez que se distinguem por sua natureza. Enquanto as normas internas emanam da vontade unilateral do Estado e, desse modo, aplicam-se nos limites territoriais estabelecidos, as disposições internacionais decorrem das relações entre Estados, ou, entre estes e os demais atores da comunidade internacional.

A Teoria Monista, por sua vez, apresenta as normas jurídicas no campo interno e internacional como uma unidade, em que ambos os conjuntos coexistem no mesmo sistema jurídico. Nesse aspecto, o processo de “transformação” das normas internacionais pelo rito de recepção no ordenamento jurídico pátrio torna-se dispensável, pois, ao serem ratificadas pelo Estado, já produzem plenamente seus efeitos. Em resumo, para a corrente monista “o Direito

Internacional e o Direito interno formam, em conjunto, uma unidade jurídica” (MAZZUOLI, 2023 p. 66).

Tendo em vista as correntes apresentadas, o Brasil adota uma posição que absorve ambas as teorias, prevalecendo, contudo, o entendimento da Teoria Monista. Isso se verifica pela ausência de distinção, pelo legislador, entre a jurisdição doméstica e a internacional. (ACIOLLY; SILVA; CASELLA, 2023).

#### 2.4. HISTÓRICO DA JURISPRUDÊNCIA DO STF: DANOS EM VOOS INTERNACIONAIS

A experiência dos julgamentos do STF, acerca da questão do conflito aparente entre a aplicação das convenções internacionais e as regras de proteção ao consumidor, com relação à reparação de danos sofridos em voos internacionais, apresentou significativas transformações ao longo do tempo, que resultaram no aprimoramento técnico-jurídico da jurisprudência da Corte. Nesse sentido, é possível estabelecer três marcos temporais em que a Corte assentou entendimento sobre a questão ao longo do tempo.

O Supremo foi pela primeira vez provocado a se manifestar sobre questão semelhante à em análise no RE 172.720, no ano de 1996. A transcrição da ementa da decisão pode ser verificada abaixo:

INDENIZAÇÃO - DANO MORAL - EXTRAVIO DE MALA EM VIAGEM AÉREA - CONVENÇÃO DE VARSÓVIA - OBSERVAÇÃO MITIGADA - CONSTITUIÇÃO FEDERAL - SUPREMACIA. O fato de a Convenção de Varsóvia revelar, como regra, a indenização tarifada por danos materiais não exclui a relativa aos danos morais. Configurados esses pelo sentimento de desconforto, de constrangimento, aborrecimento e humilhação decorrentes do extravio de mala, cumpre observar a Carta Política da República - incisos V e X do artigo 5º, no que se sobrepõe a tratados e convenções ratificados pelo Brasil. (BRASIL, STF, 1996).

Tendo em vista o trecho extraído da decisão, o julgamento concluiu pela aplicação das convenções internacionais, porém, não excluiu a possibilidade de incidência dos danos morais, com amparo no CDC, visto que a subjetividade humana detém proteção legal pela CF/88, nos termos do art. 5º, incisos V e X<sup>4</sup>. Portanto, reiteraram os ministros da Suprema Corte que, não

---

<sup>4</sup> Art. 5º: (...)

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

obstante o dever de indenizar em razão do sofrimento humano, é preciso agir com razoabilidade e cautela na aplicação do *quantum* indenizatório, a fim de que se possa estabelecer um parâmetro de reparação econômica no caso concreto, analisando a real afetação do bem ou de circunstâncias decorrentes de sua perda, temporária ou definitiva.

Sob outro prisma, no julgamento do RE 351.750, em sessão presidida pelo Ministro Carlos Ayres Britto, a Corte Superior entendeu pela prevalência do CDC em relação a Convenção, cuja decisão pode ser verificada pela ementa transcrita:

RECURSO EXTRAORDINÁRIO. DANOS MORAIS DECORRENTES DE ATRASO OCORRIDO EM VOO INTERNACIONAL. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. MATÉRIA INFRACONSTITUCIONAL. NÃO CONHECIMENTO. 1. O princípio da defesa do consumidor se aplica a todo o capítulo constitucional da atividade econômica. 2. Afastam-se as normas especiais do Código Brasileiro da Aeronáutica e da Convenção de Varsóvia quando implicarem retrocesso social ou vilipêndio aos direitos assegurados pelo Código de Defesa do Consumidor. 3. Não cabe discutir, na instância extraordinária, sobre a correta aplicação do Código de Defesa do Consumidor ou sobre a incidência, no caso concreto, de específicas normas de consumo veiculadas em legislação especial sobre o transporte aéreo internacional. Ofensa indireta à Constituição de República. 4. Recurso não conhecido. (BRASIL, STF, 2009).

Na referenciada decisão, o Ministro Eros Grau enfrentou a questão realizando uma leitura sistêmica do ordenamento jurídico, orientando-se, especialmente, pelo que dispunha a antiga Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro (Decreto-lei nº 4.657 de 4 de setembro de 1942), atual Lei de Introdução as Normas do Direito Brasileiro (LINDB). Conforme o exame do art. 2º, § 1º e 2º da referida lei, é possível relacionar três circunstâncias em que uma lei posterior (o CDC, no caso) poderá revogar uma lei anterior (no caso, a Convenção de Varsóvia):

Art. 2º Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue.

§ 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.

§ 2º A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior. (BRASIL, 1942, art. 2º).

A partir do texto legal, o Ministro Eros Grau não verificou hipótese de modificação ou revogação da lei antiga pela lei nova e, desse modo, o plenário da Corte passou ao exame da questão principal: identificar qual diploma normativo é mais adequado para dirimir o conflito

---

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

presente no caso concreto. Nesse ponto, o Ministro Ayres Britto esclarece que, embora a Convenção de Varsóvia e o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei Federal nº 7.565 de 19 de novembro de 1986) configurem-se como normas especiais em relação ao CDC, o princípio de proteção ao consumidor não somente integra o rol de direitos fundamentais, mas é, em última análise, um princípio geral de toda a atividade econômica (art. 170, V da CF/88) e, por essa razão, possui o condão de afastar a aplicação das convenções internacionais.

Assim, no referido julgamento, o STF se posicionou em favor do CDC, afastando, portanto, a aplicação das convenções internacionais, para definição do *quantum* indenizatório por danos materiais e morais, nos casos envolvendo atraso de bagagem em voo aéreo internacional.

## 2.5. FUNDAMENTOS DO RE 636.331 (TEMA 210)

Em 25 de maio de 2017, o STF, sob a presidência da Ministra Cármen Lúcia e relatoria do Ministro Gilmar Mendes, proferiu decisão sobre o recurso extraordinário nº 636.331 interposto contra o acórdão do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ), que havia negado a aplicação da regra prevista pela Convenção de Varsóvia e Montréal quanto ao limite indenizatório a título de danos materiais, nos casos de extravio de bagagem em voo internacional, aplicando o CDC, que não apresenta limite indenizatório para reparação de danos materiais. Dessa forma, pretendeu a recorrente, transportadora aérea *Société Air France* a reforma do acórdão sob a justificativa de violação ao art. 178<sup>5</sup> da CF/88.

A decisão proferida por maioria em Sessão Plenária deu provimento ao recurso extraordinário da transportadora, afirmando a prevalência das convenções internacionais face ao CDC, acompanhada pelos votos dos seguintes ministros: Ministro-Relator Gilmar Mendes, Ministros Luís Roberto Barroso, Teori Zavascki, Rosa Weber, Edson Fachin, Luís Fux, Ricardo Lewandowski e Cármen Lúcia, vencidos os votos dos Ministros Marco Aurélio e Celso de Mello, que votaram pelo desprovimento do recurso. Ainda, o Procurador Geral da República, Dr. Rodrigo Janot Monteiro de Barros manifestou-se pelo não provimento do recurso.

---

<sup>5</sup> Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Ao julgar o referido RE 636.331/RJ, o STF firmou o Tema 210<sup>6</sup>, de repercussão geral:

Tema 210 - Limitação de indenizações por danos decorrentes de extravio de bagagem com fundamento na Convenção de Varsóvia. Descrição: agravo de instrumento interposto contra decisão que inadmitiu recurso extraordinário em que se discute, à luz do art. 178, da Constituição Federal, a possibilidade, ou não, de limitação, com base na Convenção de Varsóvia (Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional), das indenizações por danos morais e materiais decorrentes de extravio de bagagem. Tese: Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor. O presente entendimento não se aplica às hipóteses de danos extrapatrimoniais. (BRASIL, STF, 2017).

Dada a relevância do Tema 210 de repercussão geral, é imprescindível realizar uma análise dos principais argumentos utilizados pelos ministros para consubstanciar sua decisão, que decidiu pela prevalência das convenções internacionais ante o CDC.

Preliminarmente, utilizaram-se os ministros dos critérios de solução de antinomias jurídicas, formalmente regulamentados pela LINDB, para orientar a aplicação da norma ao caso concreto. Sob tal aspecto, a aplicação dos critérios de antinomia, nas palavras do jurista brasileiro Tércio Sampaio Ferraz Jr. deveriam ocorrer nas hipóteses em que:

[...] não exista, no ordenamento dado, nenhuma regra que lhe venha em auxílio para que o sujeito decida uma questão. Os ordenamentos modernos contêm uma série de regras ou critérios para a solução de conflitos normativos historicamente corporificados como os critérios hierárquicos (*lex superior derogat inferiori*), de especialidade (*lex specialis derogat generalis*) e cronológicos (*lex posterior derogat priori*) (...) (FERRAZ, 2022, p. 21).

Tratando-se do conflito de normas aparentes entre o CDC e os tratados internacionais, pelo critério hierárquico (*lex superiori derogat legi inferiori*) é evidente que ambos os diplomas normativos se encontram dispostos em razão de equivalência no ordenamento jurídico, não havendo discussão quanto a preferência de aplicação de qualquer dos conjuntos normativos. Em relação ao critério de especialidade (*lex specialis derogat legi generali*), as regras concernentes ao transporte aéreo internacional contidas nas Convenções de Varsóvia e Montréal compreendem

---

<sup>6</sup> Disponível em:

<https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4040813&numeroProcesso=636331&classeProcesso=RE&numeroTema=210>. Acesso em 18 de mai. de 2025.

matéria especial em relação ao Código de Defesa do Consumidor, que é regra geral para as relações de consumo. Nota-se, por fim, que pelo critério cronológico (*lex posterior derogat legi priori*) a Convenção de Montréal é posterior ao CDC, prevalecendo, neste caso, a convenção.

Superadas as questões relativas à alegada antinomia de normas jurídicas, o relator, Ministro Gilmar Mendes, em sua exposição oral, abordou dois aspectos fundamentais para a construção de sua tese. O primeiro, relativo ao conflito entre o princípio constitucional de proteção ao consumidor e a regra prevista pelo art. 178, da CF/88. E, em segundo, a suposta desconformidade entre o art. 14, do CDC e a disposição do art. 22, da Convenção de Varsóvia e Montréal.

É fato conhecido que a Lei Fundamental brasileira incluiu ao rol de direitos e garantias fundamentais a tutela jurisdicional de proteção ao consumidor, conforme o art. 5º, XXXII, da CF/88. E, cuja proteção também foi estendida aos princípios gerais da atividade econômica, nos termos do art. 170, § 5º, da CF/88. Contudo, embora o dever de proteção do consumidor esteja constitucionalmente assegurado, o art. 178 da CF/88 estabeleceu, de mesmo modo, a observância dos tratados internacionais em matéria de transporte aéreo (MENDES, 2017).

À vista disso, o STF realizou o seguinte questionamento: diante de uma regra e um princípio constitucional, ambos capazes de reger a situação no caso concreto, como determinar qual dispositivo têm prevalência em relação ao outro? A resposta reside, em parte, na investigação da natureza jurídica da regra contida no art. 178 e do princípio de proteção ao consumidor.

Uma regra constitucional se caracteriza por uma prescrição normativa, proibitiva ou permissiva, que impõe determinada conduta ao indivíduo. É estruturalmente uma norma mais específica e concreta em relação aos princípios, que por sua vez constituem-se por valores a serem alcançados por determinada sociedade, dotados de generalidade e abstração (MENDES, 2025). Ainda, é correto afirmar que os princípios naturalmente convocam a atuação do intérprete do direito e, portanto, demandam uma análise de sua aplicação caso a caso.

Valendo-se do sentido conferido aos vocábulos (regra e princípio), no julgamento do RE 636.331, o STF, buscando determinar a extensão do Direito interno em face da criação de instrumentos internacionais, em especial, os tratados, concluiu que: “quando uma regra constitucional excepciona um princípio constitucional, vale a regra” (BARROSO, 2017). Tendo em vista a conclusão apresentada, no presente caso, as Convenções de Varsóvia e Montreal devem prevalecer, assegurando efetividade do art. 178 da CF/88.

Em continuação, o Ministro Gilmar Mendes realizou um exame, avaliando o possível desacordo entre o art. 14 do CDC e o art. 22 das convenções ora mencionadas. O primeiro declara que:

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos (BRASIL, 1990, Art. 14).

O texto legal determina que compete ao fornecedor a obrigatoriedade de reparação do dano causado ao consumidor, independentemente da existência de culpa. A regra de responsabilidade objetiva descrita pelo artigo se justifica pela natureza da atividade exercida pelo prestador de serviço, que por si mesma, gera riscos a outrem (PEREIRA, 2022). Dessa forma, a indenização decorrente do extravio de bagagem em voo aéreo internacional, nos termos do art. 14 do CDC ocorre sem que a parte lesada tenha de demonstrar negligência, imprudência e imperícia do causador do dano.

O art. 22 da Convenção de Varsóvia e Montréal, por sua vez, ao contrário do que dispõe a legislação consumerista, expressamente impõem limite à indenização decorrente da prestação de serviço para o transporte aéreo de passageiros, conforme se verifica pela transcrição do dispositivo abaixo:

Art. 22 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<sup>7</sup> 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. (BRASIL, 2006, Art. 22).

Desse modo, a questão que se colocou no julgamento do RE 636.331 pretendeu verificar se as convenções internacionais, ao preverem limite indenizatório para fins de responsabilização civil da transportadora aérea, violaram, ou não, as regras de proteção ao consumidor. Ao examinar com maior detalhamento a redação dada pelo art. 22, os ministros da Suprema Corte não vislumbraram contrariedade à possibilidade de indenização ilimitada por danos materiais.

---

<sup>7</sup> O Direito Especial de Saque (DES) é um ativo de reserva internacional criado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) cuja função é complementar as reservas oficiais de seus países membro.

De acordo com o art. 22 das convenções internacionais ora em análise, é facultado ao consumidor realizar uma declaração especial de valor de bagagem despachada, através do pagamento de uma taxa suplementar, para os casos de eventual destruição, perda, avaria ou atraso de bagagem. Nas hipóteses sublinhadas, o fornecedor compromete-se a ressarcir o consumidor de acordo com o valor declarado, em sua integralidade, independentemente da existência de dolo ou culpa da transportadora aérea. De mesmo modo o art. 18<sup>8</sup>, da mesma Convenção, assegura a indenização irrestrita por dano a bagagem, desde que este tenha ocorrido durante o transporte aéreo. Portanto, apesar do art. 22 prever parâmetros mínimos de indenização, não excluiu a possibilidade de reparação plena, desde que preenchidos determinados requisitos.

Sob outro prisma, o julgamento do RE 636.331 realizou breves considerações a respeito do prazo prescricional. Nos termos do art. 27<sup>9</sup>, do CDC/1990, a pretensão postulatória do sujeito extingue-se no prazo de 5 anos, enquanto a Convenção de Varsóvia e Montréal estabelece o período de 2 anos<sup>10</sup>. Novamente, foram utilizados os instrumentos de solução de antinomias jurídicas para enfrentar a questão. Com base no critério da especialidade, é certo que as convenções internacionais, que dispõe sobre as regras de transporte aéreo de passageiros são especiais em relação ao CDC; pelo critério cronológico, as convenções detêm preferência em relação às normas que dispõe sobre proteção do consumidor; e, hierarquicamente encontram-se dispostas no mesmo grau de equivalência no ordenamento jurídico.

À vista disso, conclui-se que os limites indenizatórios e o prazo prescricional estabelecidos pelas convenções internacionais não ferem os princípios de ordem constitucional de proteção ao consumidor, como bem salientou a Ministra Rosa Weber ao proferir seu voto: “não há óbice constitucional no estabelecimento de condicionantes razoáveis à indenização integral e ilimitada de dano material” (WEBER, 2017). A decisão do plenário resolveu em parte a questão, de modo

---

<sup>8</sup> Artigo 18 – Dano à Carga 1. O transportador é responsável pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga, sob a única condição de que o fato que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo.

<sup>9</sup> Art. 27. Prescreve em cinco anos a pretensão à reparação pelos danos causados por fato do produto ou do serviço prevista na Seção II deste Capítulo, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano e de sua autoria.

<sup>10</sup> Artigo 35 – Prazo Para as Ações 1. O direito à indenização se extinguirá se a ação não for iniciada dentro do prazo de dois anos, contados a partir da data de chegada ao destino, ou do dia em que a aeronave deveria haver chegado, ou da interrupção do transporte. 2. A forma de computar esse prazo será determinada pela lei nacional do tribunal que conhecer da questão.

que ainda resta verificar qual postura foi adotada quanto a possibilidade de incidência de danos morais.

Nesse aspecto, cumpre verificar que a Convenção de Varsóvia e Montréal não regulamenta a indenização por danos morais, mas tão somente dispõe sobre reparações de ordem patrimonial. Dessa forma, o *quantum* indenizatório estabelecido pelos diplomas internacionais não abarca os danos morais.

No julgamento do RE 636.331, o objeto do recurso restringiu-se ao exame de aplicabilidade das convenções internacionais para reparação em danos materiais. Entretanto, conforme manifestações realizadas pelos ministros no decorrer do julgamento, ficou consignada a primazia do CDC para dispor sobre as regras de fixação de danos morais, nas hipóteses cabíveis. Em resumo, o dever de acompanhar o entendimento firmado pelo STF diz respeito tão somente aos danos materiais, de modo que os danos morais foram apenas mencionados e, na ocasião, afirmou-se a regência do CDC, diante da ausência de previsão específica nas convenções internacionais.

## 2.6. VOTOS DIVERGENTES

As principais posições divergentes no julgamento do RE 636.331 podem ser observadas nos votos dos ministros Marco Aurélio e Celso de Mello, com especial atenção a este último. No mérito, ambos decidiram pelo não provimento do recurso, uma vez que não reconheceram afronta ao art. 178 da CF/88, devendo, por essa razão, ser mantida a decisão do TJRJ, no sentido de prevalência da tutela do CDC nos casos envolvendo extravio de bagagem no transporte aéreo internacional de passageiros.

O Ministro Marco Aurélio, em breve relato, destacou que o acórdão do TJRJ poderia eventualmente ter inobservado as regras contidas na Convenção de Varsóvia, mas foi proferido tendo em vista a superveniência do CDC. Veja-se, o fundamento apresentado pelo ministro permite inferir que o conflito de normas apresentado pode ser superado tão somente pelo critério cronológico de solução de antinomias jurídicas, um vez que a legislação consumerista seria posterior a convenção ora mencionada (AURÉLIO, 2017).

Entretanto, ao tempo do julgamento, a Convenção de Varsóvia já havia sido alterada pelo Protocolo Adicional nº 4, assinado em Montréal, e promulgado pelo Brasil através do Decreto nº 2.861/1998. Com efeito, é incorreto afirmar que o CDC tem prevalência em relação aos tratados

internacionais, pelo critério temporal, visto que trata-se, em realidade, de lei anterior a Convenção de Varsóvia e Montréal (AURÉLIO, 2017).

Por sua vez, o Ministro Celso de Melo iniciou sua exposição oral sustentando que as convenções internacionais atribuem tratamento mais favorável às transportadoras aéreas e, por essa razão, tais conjuntos normativos seriam insuficientes para proteger o indivíduo nas relações de consumo. Nesse sentido, a adoção de uma interpretação nos termos do art. 178, da CF/88 importaria, necessariamente, em prejuízo do consumidor. Ainda, recorreu o ministro à Constituição da República para embasar sua tese, afirmando que:

[...] a proteção ao consumidor e a defesa da integridade de seus direitos representam compromissos inderrogáveis que o Estado brasileiro conscientemente assumiu no plano de nosso ordenamento constitucional (MELO, 2017).

Em síntese, os contrapontos realizados pelos referidos ministros no julgamento do RE 636.331 reafirmaram a fundamentalidade e soberania dos direitos fundamentais em face das convenções internacionais. Sob tal aspecto, a proteção ao consumidor deveria então prevalecer em relação aos demais direitos e regras constitucionais, por enunciar um valor estruturante não apenas da ordem econômica, mas inerente à própria conceitualização do Estado brasileiro (MELO, 2017).

## 2.7. PESQUISA DE ALINHAMENTO DA JURISPRUDÊNCIA DO TJSP

Após a análise do histórico jurisprudencial do STF a respeito da controvérsia entre a aplicação do CDC e a Convenção de Varsóvia e Montréal, cumpre entender, de mesmo modo, o posicionamento do TJSP sobre a questão. Nesse sentido, realizou-se uma pesquisa jurisprudencial no *site* do TJSP com objetivo de verificar a postura adotada pelo tribunal nos casos de extravio de bagagem em voo aéreo internacional, no período entre 2009 e 2017, na qual prevaleceu a aplicação do CDC na jurisprudência da Suprema Corte.

No total, foram analisados 118 acórdãos contendo, resultado da pesquisa do *site* do tribunal, utilizando os seguintes verbetes: “extravio de bagagem”; “voo internacional”; “dano moral”; “dano material”. Como resultado, pretendeu-se verificar se as decisões analisadas acompanhavam o posicionamento que prevalecia na Suprema Corte, qual seja pela aplicação do CDC, ou se anteviram o entendimento que ocorreria no julgamento do RE 636.331, em que ficou reconhecida a repercussão geral da questão (Tema 210).

Os dados coletados entre o período de 2009 e 2017 demonstraram que o tribunal paulista se posicionou, majoritariamente, aplicando a legislação consumerista sobre as convenções

internacionais, no que concerne à fixação do *quantum* indenizatório por danos materiais e do prazo prescricional, correspondente à 5 anos; dentre os 118 acórdãos cotejados, 101 decidiram com fundamento no CDC.

Isso se deu em razão da condição que o consumidor foi elevado na CF/88, passando a integrar o rol de direitos fundamentais. Desse modo, no período analisado não foram aplicados os limites indenizatórios previstos na Convenção de Varsóvia e Montréal, mas tão somente a legislação consumerista. É evidente que após o pronunciamento do STF no julgamento do RE 636.331 o entendimento prevalente do tribunal paulista passou a ser pela aplicação das convenções.

Verificou-se, por fim, que a regência da Convenções de Varsóvia e Montréal, após o julgamento do RE 636.331, prevaleceu nos casos de extravio de bagagem em voo aéreo internacional, não alcançando as situações em que houve a incidência de danos extrapatrimoniais, onde, nesses casos, continuou a incidir a aplicação do CDC.

### **3. CONCLUSÃO**

O trabalho analisou o conflito de normas jurídicas alusivo à aplicação do CDC e a Convenção de Varsóvia e Montréal, nos casos envolvendo extravio de bagagem em voo aéreo internacional, fazendo um resgate histórico das modulações de entendimento do STF acerca da questão ao longo do tempo. Nesse sentido, a pesquisa utilizou-se, sobretudo, do julgamento do RE 636.331/2017 (Tema 210) para compreensão do tema.

A questão que ensejou a interposição do recurso teve origem no extravio de bagagem em voo aéreo internacional, na qual, a recorrente, companhia aérea, pretendeu ver reformado o acórdão proferido pelo TJRJ, alegando transgressão ao art. 178 da CF/88. Sob tal aspecto, a presente iniciação limitou-se ao exame dos principais fundamentos que consubstanciaram a decisão, bem como a análise da postura adotada pela Corte em relação aos casos de extravio de bagagem, se pela prevalência do CDC ou das convenções internacionais, no que concerne à aplicação de danos materiais e morais e, ao prazo prescricional.

Ademais, o trabalho verificou a postura adotada pelo TJSP nos casos semelhantes ao do recurso extraordinário em questão, no período entre 2009 e 2017, para saber se o tribunal paulista adotava a posição que então prevalecia no STF ou se já aplicava o entendimento que seria adotado no RE 636.331, em que reconheceu-se a repercussão geral da questão.

Como resultado, o trabalho contribui para explicitar o conflito de normas domésticas e internacionais no ordenamento jurídico brasileiro, especialmente, aquelas que dispõe sobre o transporte internacional de passageiros. No mesmo sentido, conclui que a jurisprudência do TJSP alinhava-se ao entendimento predominante na jurisprudência do STF no período que antecede a decisão de repercussão geral, demonstrado pela aplicação preferencial da legislação consumerista em face dos tratados internacionais.

Tendo em vista os resultados apresentados pela pesquisa são possíveis trabalhos científicos a serem realizados: estudos sobre a evolução dos posicionamentos do STJ e STF após a decisão do RE 636.331 em 2017 e as variações de aplicação do entendimento pelas cortes estaduais, a exemplo do TJSP e o TJRJ.

## REFERÊNCIAS

- ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G. E. do Nascimento E.; CASELLA, Paulo B. **Manual de direito internacional público**. 26. ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur., 2023. E-book. p.216. ISBN 9786553624542. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786553624542/>. Acesso em: 17 ago. 2025.
- AURÉLIO, Marco. **Voto no Recurso Extraordinário n. 636.331**. Brasília: Supremo Tribunal Federal, 23 de maio de 2017. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14028416> Acesso em: 18 ago. 2025.
- BARROSO, Luís Roberto. **Voto no Recurso Extraordinário n. 636.331**. Brasília: Supremo Tribunal Federal, 23 de maio de 2017. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14028416> Acesso em: 18 ago. 2025.
- BERNARDI, Ricardo. A Convenção de Montreal, o Tema nº 210 e sua *ratio decidendi*. **Revista do Advogado AASP: Direito Aeronáutico**, São Paulo, v. 142, p. 115-128, jun. 2019. Mensal.
- BRASIL**. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. 10. ed. Brasília, DF: Senado Federal, 2019. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 16 mar. 2025.
- BRASIL**. Congresso. Senado. (1990). Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. : legislação federal. Distrito Federal, DF, 11 set. 1990. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18078compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078compilado.htm) Acesso em: 10 mar. 2024.
- BRASIL**. Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942. Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 5 set. 1942. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del4657compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm). Acesso em: 20 ago. 2025.
- BRASIL**. Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 28 set. 2006. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm). Acesso em: 17 ago. 2025.
- BRASIL**. Decreto nº 7.030, de 14 de dezembro de 2009. Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 15 dez. 2009. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm). Acesso em: 17 ago. 2025.
- BRASIL**. Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d20704.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d20704.htm). Acesso em: 16 ago. 2025.
- BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Secretaria Nacional de Justiça. Departamento de Recuperação de Ativos e Cooperação Jurídica Internacional**. Cooperação em pauta: informações sobre cooperação jurídica internacional em matéria civil e penal. Brasília: MJSP, maio 2019. Edição nº 51. ISSN 2446-9211. Disponível em: <https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/sua-protecao/lavagem-de-dinheiro/drci/publicacoes/cooperacao-em-pauta/2019/cooperacao-em-pauta-n51.pdf>. Acesso em: 16 mar. 2025.

**BRASIL. Supremo Tribunal Federal.** Recurso Extraordinário nº 172.720-9, Rio de Janeiro. Relator: Min. Marco Aurélio. Brasília, DF, 6 fev. 1996. Disponível em: <https://www.stf.jus.br>. Acesso em: 17 ago. 2025.

**BRASIL. Supremo Tribunal Federal.** Recurso Extraordinário nº 351.750-3, Rio de Janeiro. Relator originário: Min. Marco Aurélio. Relator para o acórdão: Min. Carlos Ayres Britto. Brasília, DF, 17 mar. 2009. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=603051> Acesso em: 16 mar. 2025.

**BRASIL. Supremo Tribunal Federal.** Recurso Extraordinário nº 636.331. Société Air France. Sylvia Regina de Moraes Rosolem. Brasília, DF, 25 de maio de 2017. Diário da Justiça Eletrônico. DJe, 13 nov. 2017. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14028416> Acesso em: 16 mar. 2025.

MELO, Celso de. **Voto no Recurso Extraordinário n. 636.331.** Brasília: Supremo Tribunal Federal, 23 de maio de 2017 Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14028416> Acesso em: 18 ago. 2025.

COUTO, Juliano Ricardo de Vasconcellos Costa. A Repercussão Geral Como Conceito Jurídico Indeterminado e os Parâmetros de Dworkin. **Caderno Virtual: Processo Civil em Destaque**, Distrito Federal, v. 3, n. 45, p. 1-21, 29 dez. 2019. Semanal. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/cadernovirtual/article/view/3936/1713>. Acesso em: 15 abr. 2024.

JR., Tércio Sampaio F. **Introdução ao Estudo do Direito - Técnica, Decisão, Dominação - 13ª Edição - 2025.** 13. ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2025. E-book. p.Capa. ISBN 9786559777495. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559777495/>. Acesso em: 17 ago. 2025.

MAZZUOLI, Valério de O. **Curso de Direito Internacional Público.** São Paulo: Grupo GEN, 2023. E-book. ISBN 9786559645886. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786559645886/>. Acesso em: 07 abr. 2024.

MENDES, Gilmar F.; FILHO, Joao Trindade C. **Manual Didático de Direito Constitucional - 10ª Edição 2025.** 10. ed. Rio de Janeiro: SRV, 2025. E-book. p.90. ISBN 9788553624188. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553624188/>. Acesso em: 14 jun. 2025.

MENDES, Gilmar. **Voto no Recurso Extraordinário n. 636.331.** Brasília: Supremo Tribunal Federal, 23 de maio de 2017 Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14028416> Acesso em: 18 ago. 2025.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional.** 39. ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2023. E-book. p.821. ISBN 9786559774944. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559774944/>. Acesso em: 15 mar. 2025.

PEREIRA, Caio Mário da S. **Responsabilidade Civil - 13ª Edição 2022.** 13. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2022. E-book. p.378. ISBN 9786559644933. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559644933/>. Acesso em: 03 jul. 2025.

REZEK, Francisco. O transporte aéreo internacional ante a Justiça do Brasil. **Revista do Advogado AASP: Direito Aeronáutico**, São Paulo, v. 142, p. 32-40, jun. 2019. Mensal.

SARLET, Ingo; MARINONI, Luiz G.; MITIDIERO, Daniel. **Curso de Direito Constitucional**. São Paulo: Editora Saraiva, 2024. *E-book*. ISBN 9788553621163. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788553621163/>. Acesso em: 12 abr. 2024.

SOUTO, Marcio. Reflexos da Convenção de Montreal no transporte aéreo internacional no Brasil.

**Revista do Advogado AASP: Direito Aeronáutico**, São Paulo, v. 142, p. 91-97, jun. 2019. Mensal.

WEBER, Rosa. **Voto no Recurso Extraordinário n. 636.331**. Brasília: Supremo Tribunal Federal, 23 de maio de 2017. Disponível em:

<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14028416> Acesso em: 18 ago. 2025.