

O PRINCÍPIO DA REPARAÇÃO EQUITATIVA (RESTITUIÇÃO) NO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL: REFLEXÕES SOBRE O ALCANCE DA QUEBRA DO PARADIGMA DA REPARAÇÃO INTEGRAL NO DIREITO BRASILEIRO

LE PRINCIPE DE RÉPARATION ÉQUITABLE
(REMBOURSEMENT) DANS LE CONTRAT DE
TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL: RÉFLEXIONS
SUR LA PORTÉE DE LA VIOLATION DU PARADIGME DE LA
RÉPARATION INTÉGRALE EN DROIT BRÉSILIEN

ADRIANO DA SILVA RIBEIRO¹

MARCUS VINÍCIUS MENDES DO VALLE²

SÉRGIO HENRIQUES ZANDONA FREITAS³

- 1 Doutor em Ciências Jurídicas e Sociais pela Universidad del Museo Social Argentino - UMSA (2019). Pós-Doutorado em Direito Constitucional pela Universidad del Museo Social Argentino - UMSA. Mestre em Direito pela Faculdade de Ciências Humanas da Universidade FUMEC. Editor Assistente e Responsável Técnico na Revista Meritum do PPGD/FUMEC. Bacharel em Direito da PUC Minas (2010). Licenciado em Letras e suas Literaturas PUC Minas Betim (2002). Associado, Coordenador Adjunto, Editor Chefe dos Periódicos e Diretor de Relações Institucionais do Instituto Mineiro de Direito Processual (IMDP). Integrante do Grupo de Estudos em Direito Processual (GEPRO) - Rede Avançada de Pesquisas em Direito - FUMEC, registrado no CNPq. Integrante do Grupo de Pesquisa Diálogos constitucionais e(m) crise de efetividade: análise de institutos de Direito Público e de Direito Privado - FUMEC, registrado no CNPq. Associado do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito (CONPEDI). Associado do Instituto Popperiano de Estudos Jurídicos (INPEJ). Membership do CAED-Jus e Coordenador de GT Direito Público no CAED-Jus 2020 e 2021. Coordenador de Simpósio Temático no CIDHCoimbra 2020 e 2021. Articulista e Parecerista de Periódicos Jurídicos Nacionais e Internacionais. Professor Orientador no Grupo Educacional IESLA/ESJUS. Professor de Teoria Geral do Estado no IEC/PUCMinas, em parceria com EJEF/TJMG (2013). Servidor Público do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, desde 1995. Assessor Judiciário do Superintendente Adjunto da Superintendência Administrativa do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais. LATTES: <http://lattes.cnpq.br/2662848014950489>. ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6658-3179>. E-mail: adrianoribeiro@yahoo.com
- 2 Mestrando em Direito pelo PPGD da FUMEC. Juiz de Direito. Pós-Graduado em Gestão pela Fundação Dom Cabral. Autor do Livro Gestão Estratégica de Unidades Judiciárias. Palestrante e Professor em Cursos de Formação de Magistrado da Escola Judicial Desembargador Edésio Fernandes, do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais. Associado do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito (CONPEDI). LATTES: <http://lattes.cnpq.br/6887497722046585>.
- 3 Coordenador do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito (PPGD) da Universidade FUMEC. Editor Chefe da Revista Jurídica Meritum FUMEC. Pós-Doutor em Direito pelo Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito (PPGD) da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS (São Leopoldo/RS). Pós-Doutor em Democracia e Direitos Humanos pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra (Portugal). Doutor, Mestre e Especialista em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC MINAS). Professor da Faculdade de Ciências Humanas, Sociais e da Saúde (FCH) da Universidade FUMEC, aonde é docente permanente da Graduação, Especialização e do Programa de Pós-Graduação

Como citar esse artigo:/How to cite this article:

RIBEIRO, Adriano da Silva; VALLE, Marcus Vinícius Mendes do; FREITAS, Sérgio Henriques Zandona. O princípio da reparação equitativa (restituição) no contrato de transporte aéreo internacional: reflexões sobre o alcance da quebra do paradigma da reparação integral no direito brasileiro. **Revista Meritum**, Belo Horizonte, vol. 16, n. 1, p. 348-363, 2021. DOI: <https://doi.org/10.46560/meritum.v16i1.8560>.

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo estudar a aplicação da Convenção de Montreal a partir da decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal no Recurso Extraordinário 636.331 - RJ. Nesse sentido, mostra-se relevante destacar como a incidência do 'princípio da reparação equitativa' (princípio da restituição) representa uma quebra parcial de paradigma na jurisprudência da Corte Constitucional Brasileira em relação à aplicação do princípio da reparação integral.

Palavras-chave: transporte; aéreo; internacional; princípios; reparação equitativa; reparação integral; defesa; consumidor; Supremo Tribunal Federal.

RÉSUMÉ

Cet article vise à étudier l'application de la Convention de Montréal, sur la base de la décision rendue par la Cour Suprême Fédérale en appel extraordinaire 636.331 - RJ. En ce sens, il est pertinent de souligner comment l'incidence du principe de réparation équitable représente une rupture partielle de paradigme dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle brésilienne en ce qui concerne l'application du principe de réparation intégrale.

Mots-clés: transport aérien; international; principes; réparation équitable; réparation intégrale; défense; consommateur; Cour Suprême Fédérale.

1. INTRODUÇÃO

Antes de abordar a questão jurídica versada neste estudo, mister se faz destacar que o transporte aéreo registrou, no Brasil, significativo crescimento nos últimos anos, exceptuado, logicamente, o período da Pandemia de Covid 19.

Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil, somente no ano de 2017 foram transportados 112,5 milhões de passageiros, dos quais 90,6 milhões em voos domésticos e 21,8 milhões em voos internacionais, com a inclusão de 49 milhões de passageiros nos últimos 10 anos. O crescimento médio do transporte de passageiros de 2008 a 2017 foi de 7,1% ao ano, portanto, 5,5 vezes maior do que verificado no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro (ANAC, 2017).

Stricto Sensu em Direito (PPGD), desde 2009. Magistério na Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, como Professor convidado desde 2005. Fundador e Coordenador Geral do Instituto Mineiro de Direito Processual (IMDP). Coordenador dos GRUPOS DE PESQUISA, com registro no CNPq e certificados pela Comissão de Pesquisa e iniciação Científica (CoPIC) da instituição, vinculados ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito (PPGD) da Universidade FUMEC: 1- GEPRO - GRUPO DE ESTUDOS EM DIREITO PROCESSUAL; 2- DIÁLOGOS CONSTITUCIONAIS E(M) CRISE DE EFETIVIDADE: ANÁLISE DE INSTITUTOS DE DIREITO PÚBLICO E DE DIREITO PRIVADO, ambos integrantes da REDE AVANÇADA DE PESQUISAS EM DIREITO. Membro do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade FUMEC, no CONEP (Conselho Nacional de Ética em Pesquisa). Associado e Diretor Departamental do Instituto dos Advogados de Minas Gerais (IAMG). Associado do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito (CONPEDI) e da Associação Brasileira de Ensino do Direito (ABEDI). Membro honorário da Academia Brasileira de Direito Processual Civil (ABDPC). Membro da Associação Brasileira de Editores Científicos (ABEC-Brasil). Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito Milton Campos (1998). Disciplinas isoladas do Doutorado em Direito Público da PUC MINAS (2008-2009). Associado fundador do Instituto de Ciências Penais (ICP) e do Instituto Popperiano de Estudos Jurídicos (INPEJ). Associado do Instituto Brasileiro de Direito Constitucional (IBDC). Parecerista ad hoc da Agência de Fomento FUNADESP (Fundação Nacional de Desenvolvimento do Ensino Privado). Associado da (extinta) Fundação Brasileira de Direito Econômico (FBDE) e do (extinto) Instituto Jurídico de Pesquisa Científica (IJPC). Assessor Judiciário no Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais (desde 1993), com atuação em Câmaras de Direito Público, Privado, Criminal, Uniformização, Seção Cível, Órgão Especial, CEJUSC-2o. Grau e Ouvidoria Judiciária do TJMG. Advogado licenciado, filiado a Ordem dos Advogados do Brasil (Seccional Minas Gerais), desde 1998. Gestor da Biblioteca Desembargador Pedro Henriques de Oliveira Freitas (com mais de 6.000 títulos nacionais e internacionais). Livros jurídicos e Artigos científicos publicados no Brasil, América Latina e Europa (desde 1998), com textos citados em bases bibliográficas e jurisprudenciais diversas. Articulista e Parecerista de Periódicos Jurídicos Nacionais e Internacionais (SEER IBICT / QUALIS CAPES). Participação ativa em Congressos Nacionais e Internacionais. Dupla cidadania (Brasil/Itália). Gestor do Portal do IMDP: WWW.IMDP.COM.BR. Site Pessoal: WWW.ZANDONA.PRO.BR. E-MAIL: SERGIOHZF@FUMEC.BR

Essa breve digressão, mostra a relevância macroeconômica do setor aéreo, o que explica o significativo aumento de processos judiciais onde são relatados atrasos e cancelamentos de voos, extravios de bagagens, entre outras falhas na prestação dos serviços referidos.

Nesse passo, havia se firmado na jurisprudência pátria até o ano de 2016, inclusive no âmbito do Supremo Tribunal Federal, a prevalência do princípio da reparação integral dos danos patrimoniais e extrapatrimoniais, ancorando-se no princípio da defesa do consumidor, inscrito no inciso V, artigo 170 da Constituição da República (BRASIL, 1988).

A matéria foi devolvida a exame do Supremo Tribunal Federal, por meio do Recurso Extraordinário 636.331 – RJ (BRASIL, 2018), a revelar continuidade da discussão jurisprudencial, encontrando-se tendência pela alteração do entendimento anteriormente construído quanto à aplicação da Convenção de Varsóvia e Montreal.

Nesse contexto, pretende-se apresentar estudo sobre o princípio da reparação equitativa em casos de responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, a aplicação das Convenções de Varsóvia e Montreal e sua relação ao Código de Defesa do Consumidor (BRASIL, 1990). Examinar-se-á, assim, a hipótese de preservação do princípio constitucional da defesa do consumidor.

Para o desenvolvimento do trabalho, o método será o dedutivo, com base na pesquisa doutrinária, jurisprudencial e exame dos textos constitucionais e legais, para melhor angulação do tema versado.

Por fim, este artigo será estruturado partindo-se, inicialmente, da compreensão do direito civil constitucional e o que se entende por virada hermenêutica. A seguir, o contexto da globalização e o transporte aéreo. Em prosseguimento, a responsabilidade civil e o princípio da reparação integral serão estudados, à luz da doutrina e jurisprudência brasileira. Na sequência, o enfoque será o princípio da defesa do consumidor no transporte aérea internacional. Nas conclusões, procurar-se-á sintetizar o tema e a nossa posição.

Com a elaboração deste artigo, espera-se contribuir para a discussão a respeito da reparação no contrato de transporte aéreo internacional, e para uma reflexão crítica sobre a necessidade de adequada aplicação dos princípios jurídico-constitucionais e da hermenêutica moderna, na construção das decisões judiciais, quando se tratar de responsabilidade civil pelo serviço de transporte aéreo de passageiros.

2. DO DIREITO CIVIL CONSTITUCIONAL

Consoante recorda Fernando Whitaker da Cunha, “o Direito Civil Constitucional concentra-se nas regras de Direito Civil contidas na Constituição, apesar de todo direito, como é óbvio, encontrar suas fontes primordiais, sua “tête de chapitre” na “Lex Magna” (CUNHA, 1998, p. 228).

Nesse passo, segundo Teresa Negreiros, “O processo de constitucionalização do direito civil implica a substituição do seu centro valorativo - em lugar do indivíduo surge a pessoa”.

E conclui: “E onde dantes reinava, absoluta, a liberdade individual, ganha significado e força jurídica a solidariedade social” (NEGREIROS, 2006, p. 11).

Desta forma, o direito civil, antes centrado no seu caráter meramente privatista, onde reinava a autonomia da vontade e o caráter individualista, passa a receber, como aporte da sua constitucionalização, o surgimento de nova conformação valorativa que agasalha os princípios da dignidade da pessoa humana, da privacidade e da função social da propriedade, dentre outros.

Assim, em se tratando da responsabilidade civil, contratual e extracontratual, há atualmente uma série de disposições constitucionais que irão conduzir a aplicação do direito civil, por vezes limitando a autonomia da vontade, como é o caso do princípio da defesa do consumidor inserido no inciso XXXII, artigo 5º, da Constituição da República (BRASIL, 1988).

Esse novo enfoque valorativo e principiológico de vertente jurídico-constitucional nasceu, como se verá a seguir, com a superação do positivismo jurídico, aportando importante contribuição à ciência do direito.

3. DA VIRADA HERMENÊUTICA

Como recorda Paulo Nader, o positivismo jurídico caracterizou-se pelo direito estudado avalorativamente, pela coercibilidade da lei como fonte do direito, pela imperatividade derivada do poder estatal e pela crença de que o sistema jurídico seria dotado de completude e coerência. Nesse cenário, o direito estava marcado por uma interpretação mecanicista, onde o jurista seria capaz de declarar o direito sem envolver-se em processos criativos (NADER, 2018, p. 226-227).

Não obstante, houve na comunidade jurídica, especialmente após a segunda guerra mundial, uma forte percepção de desconformidade com o positivismo jurídico, que havia sido utilizado pelos regimes autoritários como o nazismo e o fascismo para justificar na legalidade estrita as atrocidades outrora praticadas.

Portanto, não se mostravam desprovidas de razão, na visão de Paulo Nader, as críticas à Teoria Pura de Hans Kelsen, principalmente, pela concepção de que a interpretação do direito pudesse se circunscrever às possíveis soluções previstas na “moldura” normativa ou que de que não se precisasse buscar subsídios teleológicos, axiológicos, históricos ou sociológicos para a aplicação do ordenamento jurídico (NADER, 2018, p. 252-253).

Não havia espaço para um direito avalorativo, asséptico, cuja pretensão de completude já não se sustentava diante de uma sociedade cada vez mais complexa em sua constituição social e econômica.

Esse ambiente deu início à chamada virada hermenêutica do positivismo para o pós-positivismo, em que a hermenêutica jurídica retoma seu lugar de centralidade na aplicação do direito, passando a contemplar, à par da legislação constitucional e infraconstitucional, a aplicação dos princípios jurídicos. Esse trabalho tem como precursor o jurista alemão Josef

Esser, com a publicação em 1960 da obra “Princípio e Norma na Elaboração Jurisprudencial do Direito Privado”, afirma Juliana Magalhães (MAGALHÃES, 2005).

Consoante Juliana Neuenschwander Magalhães, é com a virada hermenêutica que se inicia o processo de superação dos limites do formalismo jurídico impostos pelo positivismo, reentrando no discurso jurídico como características centrais: a hermenêutica no centro das discussões jurídicas; o direito não circunscrito à positividade normativa; o esclarecimento do papel dos valores na construção do direito; a colocação do interprete como catalizador na superação do paradoxo instaurado entre o direito e a sociedade; e, ainda, o direito como prática interpretativa que deve encontrar sentido no contexto onde é aplicado (MAGALHÃES, 2005).

Inaugurando a hermenêutica moderna, com forte impacto na comunidade jurídica, evidencia-se a produção filosófica de Hans-Georg Gadamer, em especial, na Obra Verdade e Método, volumes I e II, publicada a primeira vez também no fecundo ano de 1960.

Seguiram-se, a Josef Esser e a Hans-Georg Gadamer, diversos outros juristas que passaram a dedicar-se à principiologia jurídica, entre os quais Chaïm Perelman, Ronald Dworkin e Robert Alexy (SOARES, 2010, p. 56-57).

Nesse contexto, o direito civil, antes circunscrito à dogmática das codificações, passa a receber o largo e profundo impacto de valores e princípios trazidos pelas Constituições, como ressalta Pietro Perlingieri, ao comentar o advento da Constituição de 1948, sobre o direito civil italiano:

O conjunto de valores, de bens, de interesses que o ordenamento jurídico considera e privilegia, e mesmo a sua hierarquia, traduzem o tipo de ordenamento com o qual se opera. Não existe, em abstrato, o ordenamento jurídico, mas existem os ordenamentos jurídicos, cada um dos quais caracterizado por uma filosofia de vida, isto é, por valores e por princípios fundamentais que constituem a sua estrutura qualificadora (PERLINGIERI, 2002, p. 5).

A doutrina de Perlingieri, cuja obra foi publicada a primeira vez em 1975, mantém-se atual, ao sustentar a concepção de que cada ordenamento jurídico vai buscar na Constituição e nos valores de uma dada sociedade o seu ancoradouro.

Em contraponto a essa visão, com advento da globalização que se inicia nos anos 90, há um aumento de situações onde o direito supranacional passa a produzir significativos impactos sobre aplicação do direito interestatal como, por exemplo, na regulação do transporte aéreo internacional.

Portanto, justifica-se, o presente estudo, para aclarar aspectos atinentes aos parâmetros e limites constitucionais e interpretativos para que o chamado direito transnacional possa ser aplicado aos contratos de transporte aéreo internacional de passageiros.

É também relevante apreciar as implicações da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal acerca do tema, a partir da análise do Recurso Extraordinário 636.331 – RJ (BRASIL, 2017), sobretudo numa tessitura social onde o princípio constitucional da defesa do consumidor continua a ter central relevância na afirmação dos princípios e valores constitucionais.

4. GLOBALIZAÇÃO E TRANSPORTE AÉREO

É preciso compreender, inicialmente, aquilo que se pode conceber como sendo “globalização”.

Trata-se de expressão controversa, conforme abalizado estudo de Boaventura de Souza Santos:

A globalização é muito difícil de definir. Muitas definições centram-se na economia, ou seja, na nova economia mundial que emergiu nas últimas duas décadas como consequência da intensificação vertiginosa da transnacionalização da produção de bens e serviços e dos mercados financeiros – um processo através do qual as empresas multinacionais ascenderam a uma preeminência sem precedentes como actores internacionais. (SANTOS, 2001).

A propósito dessa reflexão, defende Boaventura de Souza Santos (2001) que a globalização e sua definição é “mais sensível às dimensões sociais, políticas e culturais”, portanto:

Aquilo que habitualmente designamos por globalização são, de facto, conjuntos diferenciados de relações sociais; diferentes conjuntos de relações sociais dão origem a diferentes fenómenos de globalização. Nestes termos, não existe estritamente uma entidade única chamada globalização; existem, em vez disso, globalizações; em rigor, este termo só deveria ser usado no plural. Qualquer conceito mais abrangente deve ser de tipo processual e não substantivo. (SANTOS, 2001).

Assevera Boaventura de Souza Santos, lado outro, “enquanto feixes de relações sociais, as globalizações envolvem conflitos e, por isso, vencedores e vencidos”. Na síntese de Boaventura: “Frequentemente, o discurso sobre globalização é a história dos vencedores contada pelos próprios. Na verdade, a vitória é aparentemente tão absoluta que os derrotados acabam por desaparecer totalmente de cena” (SANTOS, 2001).

Não obstante o carácter fragmentário do vocábulo “globalização”, é possível em encontrar em Sygmunt Bauman a descrição deste fenômeno como que espelhado na radiografia do enfraquecimento do Estado Constitucional, numa sociedade marcada pelo uso intensivo da tecnologia da informação e pelo consumo como valor social, em tempos que ele não chama de pós-modernidade, mas de ‘modernidade líquida’. O que se observa em Bauman é a crise do Estado em face do alargamento das demandas advindas da sociedade em face de um Estado enfraquecido (BAUMAN, 2016).

Nesse contexto, é relevante retomar em Boaventura de Souza Santos a abordagem da globalização como “processo pelo qual determinada condição ou entidade local consegue estender a sua influência a todo o globo e, ao fazê-lo, desenvolve a capacidade de designar como local outra condição social ou entidade rival” (SANTOS, 2001).

Oportuno identificar na hermenêutica jurídica se os princípios constitucionais e infra-constitucionais que estruturam o direito civil contemporâneo estão sendo observados nos processos de internacionalização, especialmente quando regulamentados segmentos da atividade econômica de abrangência global, como é o caso do transporte aéreo de cargas e de passageiros.

Mister se faz rememorar que o Conselho da União Europeia em decisão de 05 de abril de 2001 aprovou, no âmbito dos seus Estados-Membros, a Convenção de Montreal de 28 de maio de 1999.

No Brasil, por sua vez, a Convenção de Montreal foi internalizada alguns anos mais tarde, por meio do Decreto Legislativo n.º 59, de 18 de abril de 2006, promulgado, posteriormente por meio do Decreto n.º 5.910, de 27 de setembro de 2006 (BRASIL, 2006).

Desta forma, diante do cenário de forte crescimento do transporte aéreo internacional de passageiros no Brasil, como já explicitado na introdução, mostra-se relevante estudar, quando se fala da Convenção de Montreal, se a interpretação atualmente desenvolvida na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal permite a preservação dos demais princípios previstos no ordenamento jurídico-constitucional brasileiro, inclusive sob a perspectiva do processo de globalização e, sobretudo, da defesa dos direitos do consumidor e da responsabilidade civil contratual e extracontratual.

5. A RESPONSABILIDADE CIVIL

É preciso, portanto, fazer uma breve incursão acerca da responsabilidade civil, contratual e extracontratual, antes de retornar à temática do transporte aéreo internacional.

Segundo César Fiuza: “Juridicamente, o termo responsabilidade normalmente está ligado ao fato de respondermos pelos atos que praticamos. Revela, então, um dever, um compromisso, uma sanção, uma imposição decorrente de algum ato ou fato” (FIUZA, 2006).

Nesse passo, a responsabilidade civil também pode ser considerada como dever de recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário (HUSID, 2014).

Como é cediço, à luz do artigo 186 do Código Civil, para a configuração da responsabilidade civil, devem estar presentes os seguintes requisitos: a ação voluntária (por negligência ou imprudência); o dano (material ou moral); e o nexo causal (Brasil, 2002).

Ressalte-se que o artigo 186 do Código Civil, como cláusula geral e não tipológica ou fechada, serve ao direito como um todo, ganhando sentido polissêmico, regendo os mais diversos tipos de comportamento não permitidos (STOCO, 2014, p. 182).

Daí porque embora não referidos expressamente no artigo 186, o dolo e a imperícia também podem ser admitidos como geradores da responsabilidade civil.

5.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A responsabilidade civil extracontratual ou aquiliana é aquela que nasce do dever geral de reparar o dano decorrente de quaisquer eventos onde houve lesão moral ou material a alguém.

Contratual será, por sua vez, a responsabilidade civil decorrente da violação às obrigações pactuadas pelas partes que subscrevem determinado ajuste.

No que diz respeito ao transporte aéreo de passageiros e de cargas, a responsabilidade civil pode nascer tanto do contrato de transporte (exemplo: passageiro submetido ao cancelamento imotivado do voo contratado) como da lei (exemplo: terceira pessoa, atingida em solo por fragmentos desprendidos de aeronave).

Há, portanto, no âmbito da responsabilidade civil, uma enorme latitude de casos e situações a serem abarcadas pela proteção legal a direitos, mormente quando praticados por agentes econômicos ou empresas de grande porte.

Daí a importância que vinha recebendo, no direito pátrio, o princípio da reparação integral, conforme se verá adiante.

5.2 O PRINCÍPIO DA REPARAÇÃO INTEGRAL

No direito brasileiro, o princípio da reparação integral está previsto no inciso VI, artigo 6º, do Código de Defesa do Consumidor (BRASIL, 1990) e no artigo 944 do Código Civil (BRASIL, 2002).

Consoante nos recorda Mariana Morato Stival, “o artigo 944 do Código Civil prevê que a indenização se mede pela extensão do dano”. Assevera, ainda, “não obstante parte da doutrina entender que foi adotada a teoria da extensão do dano, cuja indenização deve ser fixada com base nos prejuízos sofridos pela vítima”, observa-se “uma maior ampliação dessa proteção, ou seja, a vítima do ato ilícito deve ser indenizada por todos os prejuízos suportados. Tem-se, nessa perspectiva, o princípio da reparação integral dos danos” (STIVAL, 2013, p. 155).

A esse respeito, há diversas decisões do Supremo Tribunal Federal, reconhecendo a corporificação do princípio da reparação integral no artigo 944 do Código Civil:

DECISÃO RECURSO EXTRAORDINÁRIO – MATÉRIA FÁTICA – INTERPRETAÇÃO DE NORMAS LEGAIS – INVIABILIDADE – AGRAVO DESPROVIDO. 1. O Tribunal Superior do Trabalho, confirmando o entendimento formalizado no julgamento do recurso de embargos em recurso de revista, determinou a manutenção dos benefícios previstos em norma coletiva. No extraordinário cujo trânsito busca alcançar, a recorrente alega violados os artigos 5º, inciso II, e 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal. Diz contrariado o princípio da legalidade e o relativo à observância da convenção coletiva. Afirma ter a norma coletiva limitado o fornecimento do plano de saúde a cinco anos após a aposentadoria por invalidez, bem como o pagamento do auxílio moradia por 12 meses. Discorre sobre a inexistência de previsão legal para o deferimento dos referidos benefícios. 2. De início, observem o momento da interposição, para efeito de incidência da norma processual. A publicação da decisão mediante a qual inadmitido o recurso é posterior a 18 de março de 2016, data de início da eficácia do código de Processo Civil, sendo a protocolação do agravo regida por esse diploma legal. A recorribilidade extraordinária mostra-se distinta daquela revelada por simples revisão do decidido, na maioria das vezes procedida mediante o recurso por excelência – a apelação. Atua-se em sede excepcional à luz da moldura fática delineada soberanamente pelo Tribunal de origem, consideradas as premissas constantes do ato impugnado. A jurisprudência sedimentada é pacífica a respeito, devendo-se ter presente o verbete nº 279 da Súmula do Supremo: Para simples reexame de prova não cabe recurso extraordinário. Colho do acórdão recorrido o seguinte trecho: Do

despacho agravado e dos acórdãos às fls. 1065-1099 e 112-1115, nota-se que a e. 7ª Turma dirimiu a controvérsia em comento partindo de duas premissas básicas, a saber, (1) que a aposentadoria por invalidez decorreu de doença ocupacional e (2) que, em função dessa particularidade, o autor teria direito ao plano de saúde enquanto durar a percepção do benefício previdenciário, em razão do princípio da reparação integral, consagrado no artigo 944, caput, do Código Civil. [...] Assim, afastada a aplicação da norma coletiva limitativa do benefício aos aposentados por invalidez, não se há falar em má aplicação, mas consonância com aludido verbete. As razões do extraordinário partem de pressupostos fáticos estranhos ao acórdão atacado, buscando-se, em síntese, o reexame dos elementos probatórios para, com fundamento em quadro diverso, assentar-se a viabilidade do recurso. A par desse aspecto, o pronunciamento impugnado revela interpretação de normas estritamente legais, não ensejando campo ao acesso ao Supremo. À mercê de articulação sobre a violência à Carta da República, pretende-se submeter a análise matéria que não se enquadra no inciso III do artigo 102 da Constituição Federal. 3. Conheço do agravo e o desprovejo. Fixo os honorários recursais no patamar de 5% sobre o valor da condenação, nos termos do artigo 85, § 11, do código de Processo Civil. 4. Publiquem. Brasília, 3 de março de 2017. Ministro MARCO AURÉLIO Relator” - ARE 1027058 / PA – PARÁ RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO Relator(a): Min. MARCO AURÉLIO Julgamento: 03/03/2017 Publicação PROCESSO ELETRÔNICO DJe-048 DIVULG 13/03/2017 PUBLIC 14/03/2017 (BRASIL, 2017).

O Superior Tribunal de Justiça vinha admitindo, inclusive, a prevalência da aplicação do princípio da reparação integral previsto no artigo 944 do Código Civil Brasileiro em face da Convenção de Varsóvia, conforme decisão no “AgRg no REsp 1421155 / SP, STJ, rel. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, j. 12.4.2016 (BRASIL, 2016).

Não obstante, quando do julgamento do Recurso Extraordinário 636.331 – RJ o Supremo Tribunal Federal viria a romper com a citada gama de precedentes.

Assim, como anteriormente à referida decisão vinha prevalecendo nos contratos de transporte aéreo internacional o princípio da reparação integral, previsto no inciso VI, artigo 6º do Código de Defesa do Consumidor (BRASIL, 1990) e no artigo 944 do Código Civil (BRASIL, 2002), mostra-se pertinente a análise do alcance da referida decisão, em especial, em face do princípio da restituição ou da reparação equitativa previsto no Decreto n. 5.910/2006 (BRASIL, 2006) que promulgou no Brasil a Convenção de Montreal.

6. LIMITAÇÕES AO PRINCÍPIO DA DEFESA DO CONSUMIDOR NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Segundo o disposto no inciso V, artigo 170 da Constituição da República:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[...]

V - defesa do consumidor... (BRASIL, 1988).

Note-se que o princípio da defesa do consumidor já fora reconhecido, diversas vezes como estruturante da ordem econômica, inclusive pelo Supremo Tribunal Federal (ADI 4613 / DF, STF, rel. Ministro. DIAS TOFFOLI, j. 20.9.2018) (BRASIL, 2018).

Havia, na jurisprudência assentada na Corte Constitucional Brasileira uma perene gama de precedentes anteriores, como citado, que afiançavam a prevalência do princípio da reparação integral, como princípio garantidor do princípio constitucional da defesa do consumidor.

Ocorre que devolvida ao Supremo Tribunal Federal a questão atinente ao âmbito de validade do artigo 178 da Constituição da República (BRASIL, 1988), revisando parcialmente a jurisprudência citada, houve por bem aquele Tribunal dar prevalência aos parâmetros fixados pela Convenção de Montreal sobre o Código de Defesa do Consumidor, afastando a incidência, portanto, do princípio da reparação integral nos casos envolvendo responsabilidade civil versados na legislação aérea internacional.

Nesse sentido, salutar recobrar os fundamentos ali dispostos em repercussão geral no julgamento do Recurso Extraordinário 636.331 - RJ:

Repercussão geral. Tema 210. Fixação da 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”. 6. Caso concreto. Acórdão que aplicou o Código de Defesa do Consumidor. Indenização superior ao limite previsto no art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Decisão recorrida reformada, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido na legislação internacional. 7. Recurso a que se dá provimento (ADI 4613 / DF, STF, rel. Ministro. DIAS TOFFOLI, j. 20.9.2018) (BRASIL, 2018).

É bastante relevante estudar, com algum acuro, as repercussões do referido julgado, que numa leitura menos atenta poderia apontar para um alargamento de seus efeitos não condizente com os fundamentos jurídicos que levaram ao seu proferimento.

Assim, mister se faz ressaltar que nos votos proferidos os próprios Ministros deixaram clara a delimitação do objeto litigioso como restrita aos casos de indenização de danos materiais por extravio de bagagens, consoante os esclarecimentos prestados pelo Ministro Gilmar Mendes durante o julgamento da ADI 4613/DF:

O SENHOR MINISTRO MARCO AURÉLIO - Quanto aos danos morais, Vossa Excelência...

O SENHOR MINISTRO GILMAR MENDES (RELATOR) - Isso não está posto. Estou dizendo que a norma da Convenção de Varsóvia só trata de danos materiais.

O SENHOR MINISTRO MARCO AURÉLIO - Porque tem-se, no Tribunal, precedente de 1996, da Segunda Turma, e foi unânime, após pedido de vista do ministro Francisco Rezek, no sentido de assentar que, no caso, prevalece, sob o ângulo dos danos morais, a Constituição Federal.

O SENHOR MINISTRO GILMAR MENDES (RELATOR) - Podemos chegar à mesma conclusão. Estou dizendo que a Convenção não disciplinou...” (BRASIL, 2018).

Em diálogo seguinte, novamente o Ministro Marco Aurélio solicitou ao relator da ADI 4613/DF que se aclarasse o fato de não estarem abrangidos ali indenizações por danos morais:

O SENHOR MINISTRO MARCO AURÉLIO – Presidente, apenas para prestar um esclarecimento, uma vez que aparteei o ministro Gilmar Mendes, o objeto do extraordinário de nº 636.331 é único: a indenização por dano material, presente o conteúdo da mala. Não está em jogo aqui a responsabilidade por danos morais.

O SENHOR MINISTRO GILMAR MENDES (RELATOR) - Eu fiz questão de deixar claro, de qualquer forma, que a Convenção só limita por dano material. Portanto, nós não... tal como Vossa Excelência já havia firmado. (BRASIL, 2018).

Portanto, à luz do debate travado na discussão do referido julgado, pode-se concluir que embora assentada a prevalência do artigo 178 da Constituição da República (BRASIL, 1988) em relação aos danos materiais gerados pelo extravio de bagagem, mantem-se prevalente a Constituição de 1988 e, portanto, do inciso V, artigo 170 do mesmo Diploma citado, em casos onde debatidas matérias não reguladas expressamente pela Convenção de Varsóvia, como é o caso dos danos morais, expressamente citado pelos Ministros no julgamento da ADI 46/13 (BRASIL, 2018).

Nesse passo, o referido precedente não pode ser interpretado para além da matéria nele versada, qual seja, nos casos de fixação de indenização por danos materiais decorrentes do extravio de bagagens em voos internacionais.

É preciso, ainda, compreender em que termos e situações aplica-se o princípio da reparação equitativa, para evitar-se, na interpretação da Convenção de Montreal, entendimentos que a título de afirma-la acabem por ultrapassar seus próprios termos.

6.1 O PRINCÍPIO DA REPARAÇÃO EQUITATIVA

Como em relação aos danos materiais provenientes do extravio de bagagem o Supremo Tribunal Federal afirmou a não prevalência do Código de Defesa do Consumidor, pode-se concluir que nestes casos impera, em regra, o princípio da restituição reparação equitativa ou princípio da restituição, não se adotando, nestes casos o princípio da reparação integral.

Isso porque o princípio reparação (indenização) equitativa ou princípio da restituição expressamente da Convenção de Varsóvia, promulgada pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006: “RECONHECENDO a importância de assegurar a proteção dos interesses dos usuários do transporte aéreo internacional e a necessidade de uma indenização equitativa, fundada no princípio da restituição; [...]” (BRASIL, 2006).

Note-se que, como regra geral, o sobredito tratado não abarcou o princípio da reparação integral dos danos causados aos passageiros ou às cargas transportadas, contentando-se com ele de plano revela, com a reparação equitativa de eventuais danos sofridos pelo consumidor.

Ressalta-se que uma das mais expressivas manifestações deste princípio é o da admissão do tabelamento de valores indenizatórios, conforme se extrai dos itens 1 e 2, artigo 22 da Convenção de Montreal:

Artigo 22 – Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga 1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro. 2. No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, a menos que o passageiro haja feito ao transportador, ao entregar-lhe a bagagem registrada, uma declaração especial de valor da entrega desta no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma soma que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino. 3. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino. 4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes (BRASIL, 2006).

A referida regulação se mostra sumamente desfavorável e, em muitos casos, desproporcional aos danos causados ao consumidor. É possível identificar nesse caso, certa tendência do constitucionalismo contemporâneo em admitir a flexibilização de direitos nos sistemas jurídicos nacionais, por meio da admissão da validade de regulações transnacionais às quais o próprio texto constitucional confere essa força regulatória.

Esse é o caso do artigo 5, § 2º da Constituição da República, segundo o qual “os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte” (BRASIL, 1988).

As repercussões, no caso do extravio de bagagens são muito relevantes. Isso porque, mesmo que o passageiro de voo internacional esteja levando bagagem de valor superior ao valor tarifado na referida Convenção, não terá direito à efetiva indenização dos bens extraviados, qual seja, deverá contentar-se com a reparação equitativa, parcial e incompleta dos danos suportados.

6.2 AS EXCEÇÕES AO PRINCÍPIO DA REPARAÇÃO EQUITATIVA

Uma leitura menos reflexiva do julgamento proferido no Recurso Extraordinário 636.331 – RJ já citado, poderia, inclusive, obnubilar a visão acerca de hipóteses em que a própria Convenção de Montreal não respalda o princípio da reparação equitativa.

Segundo o artigo 22 da Convenção de Montreal prescreve no item 5:

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma ação ou omissão de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções. (BRASIL, 2006).

A simples leitura do item 5 do artigo 22 da Convenção de Montreal (BRASIL, 2006), permite perceber que abarca algumas exceções à tarifação de valores dos itens 1 e 2 que podem ocorrer quando: a) há intenção de causar dano; e b) o ato lesivo era provável por atitude temerária omissiva ou comissiva de preposto.

Diferentemente das hipóteses dos itens 1 a 4, do mesmo artigo 22 da Convenção de Montreal (BRASIL, 2006), nos casos versados no item 5 transcrito, a existência de dolo faz cessar a tarifação para que a reparação possa ser fixada de maneira a restituir integralmente os danos causados ao consumidor.

Também se afasta a tarifação quando a empresa já sabendo de atitude ou omissão temerária de preposto sabe da probabilidade do dano e não se desincumbe de evitá-lo.

Leva em consideração a Convenção de Montreal (BRASIL, 2006), nestes dois últimos casos, a ‘gravidade da culpa’ para aumentar o valor da indenização. Aqui, portanto, a gravidade da culpa é elemento de garantia da reparação integral.

Apenas para efeito de cotejamento, é interessante destacar que no direito brasileiro, no parágrafo único do artigo 944 do Código Civil, a avaliação deste critério foi expressamente admitida, não para o aumento, mas, especificamente, para a redução da indenização quando desproporcional a gravidade da culpa em relação ao dano: “Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano. Parágrafo único. Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, equitativamente, a indenização.” (BRASIL, 2002).

Fato é que a decisão do Supremo Tribunal Federal, no bojo do Recurso Extraordinário 636.331 – RJ (BRASIL, 2017), já transcrito, parece não haver esgotado toda temática da responsabilidade civil derivada dos contratos de transporte aéreo internacional, estando a merecer decisão que abordem outros temas relevantes como, por exemplo, o caso de acidentes aéreos com vítimas fatais e a fixação de valores atinentes à reparação de danos morais deles decorrentes.

Importante aspecto, pouco comentado, pertine ao requisito da reciprocidade de tratamento do transporte aéreo no âmbito de outras nações.

Esse requisito está expresso na redação do artigo 178 da Constituição da República, com o seguinte teor: “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.” (BRASIL, 1988).

Assim, à luz do referido preceito é também possível esperar-se para além do que restou decidido no RE 636.331 – RJ (BRASIL, 2017), que o Supremo Tribunal Federal venha a aquilatar, em outros casos, a exigência de observância do requisito da reciprocidade, em especial na efetivação de outro princípio de suma importância, como é o princípio constitucional da defesa do consumidor.

7. CONCLUSÕES

O crescimento médio do transporte de passageiros de 2008 a 2017 foi de 7,1% ao ano, portanto, 5,5 vezes maior do que verificado no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, o que veio acompanhado de significativo aumento de processos judiciais onde relatados atrasos, cancelamentos de voos, extravios de bagagens, entre outras falhas na prestação dos referidos serviços.

Nesse sentido, pode-se perceber como o fenômeno da globalização econômica fez aportar no âmbito das nações a necessidade de lidar com conflitos cuja normatização é, por vezes, transnacional, como no caso do transporte aéreo de passageiros.

Esse quadro requer dos tribunais a capacidade de harmonizar a legislação constitucional com tratados e normas de direito internacional, de molde a ponderar, nos casos sob julgamento, os valores e princípios em jogo, bem como a prevalência maior ou menor de uns de outros nos casos sob julgamento, inclusive para evitar-se a vulneração ao princípio constitucional da defesa do consumidor.

A hermenêutica moderna pós-positivista, calcada na ponderação de princípios e normas constitucionais, pode permitir uma maior coerência decisória e qualitativa das decisões judiciais, com vistas a aprimorar a eficácia dos provimentos judiciais.

No campo da responsabilidade civil, contratual e extracontratual, decorrente da prestação de serviços aéreos, vinha se consolidando entendimento jurídico onde a prevalência do Código de Defesa do Consumidor, inclusive pela garantia da reparação integral dos consumidores e vítimas de lesões praticadas pelas transportadoras.

Esse posicionamento remanesce, íntegro, no caso de transporte aéreo nacional e local.

Não obstante, no que diz respeito ao transporte internacional de passageiros, com o julgamento do Recurso Extraordinário Repetitivo 636.331 – RJ esse entendimento foi substancialmente alterado, afirmando-se a inaplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor frente ao que dispõem as normas e tratados internacionais limitadores da responsabilidade civil pelo transporte aéreo de passageiros.

Observa-se, não obstante, a necessidade de atenção quanto aos contornos e limites deste julgamento, cuja repercussão geral se limita aos casos onde se discutem danos materiais advindos do extravio de bagagens, não abarcando os pedidos de indenização por danos morais e outras matérias não reguladas na Convenção de Montreal (BRASIL, 2006).

Com o julgamento do RE 636.331 - RJ pelo Supremo Tribunal Federal passou a prevalecer, portanto, nos casos de extravio de bagagem o princípio da reparação equitativa (indenização equitativa) também conhecido como princípio da restituição, que compõe o texto da Convenção de Montreal em detrimento do princípio da reparação integral, ressalvadas duas exceções estudadas.

A primeira exceção quando houver dolo da empresa aérea em causar o extravio ou atraso na entrega e, a segunda, quando o ato lesivo era provável por atitude temerária omissiva ou comissiva de preposto da transportadora.

Nestas duas exceções, a própria Convenção de Montreal, promulgada no Brasil por meio do Decreto n.º 5.910/2006 (BRASIL, 2006) permite a reparação integral por qualificar que a gravidade da culpa como justificadora do ressarcimento integral.

É relevante esclarecer que o artigo 178 da Constituição da República de 1988, base da decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal, somente poderia prevalecer quando cumprido o pressuposto constitucional ali contido da existência de reciprocidade em relação às demais nações subscritoras dos atos convencionais de direito internacional.

Espera-se, portanto, que a prevalência da Convenção de Montreal (BRASIL, 2006) não venha a ser admitida pela jurisprudência pátria, quando descumprido o requisito da reciprocidade ou afetados, desproporcionalmente, outros princípios constitucionais, como o princípio da defesa do consumidor.

Nesse sentido, a adequada aplicação dos princípios jurídico-constitucionais e da hermenêutica moderna, na construção das decisões judiciais, mostra-se importante na preservação do princípio da defesa do consumidor inserido no artigo 170, inciso V da Constituição da República (BRASIL, 1988), uma vez que possível, inclusive, nesse caso, a ponderação de valores relativamente à norma do artigo 178 do mesmo Diploma Legal.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC. *Anuário do Transporte Aéreo*. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo>. Acesso em: 13 abr. 2021.

BAUMAN, Zygmunt; BORDONI, Carlo. *Estado em Crise*. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2016 .

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Agravo Regimental no Recurso Especial 1421155/SP - SÃO PAULO, 2013/0383596-5*. Relator Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva. DJe 19.04.2016, Brasília, 2016. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201303835965&dt_publicacao=19/04/2016. Acesso em: 13 abr. 2021.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso extraordinário com agravo n. ARE 1027058/PA - PARÁ, Vale S/A x José Leão Machado Brabo*. Relator: Ministro Marco Aurélio, DJe-048 DIVULG 13/03/2017 PUBLIC 14/03/2017, Brasília, 2017. Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5135689>. Acesso em: 8 out. 2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Acórdão em Recurso Extraordinário n. 636.331 - RJ. Société Air France e Sylvia Regina de Moraes Rosolem*. Relator: Ministro Gilmar Mendes. DJe-257 DIVULG 10-11-2017 PUBLIC 13-11-2017, Brasília, 2017. Disponível: <http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4040813>. Acesso em: 8 out. 2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 4613 - DF - Distrito Federal*. Confederação Nacional da Indústria. Relator: Dias Toffoli. DJe-257 DIVULG 30-11-2018 PUBLIC 03-12-2018, Brasília, 2017. Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4090896>. Acesso em: 08 out. 2020.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 8 out. 2020.

BRASIL. *Decreto no n. 5.910, de 27 de setembro de 2006*. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/D5910.htm. Acesso em: 13 abr. 2021.

BRASIL. *Lei n. 8.079, de 11 de setembro de 1990*. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: 8 out. 2020.

BRASIL. *Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002*. Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm. Acesso em: 1 out. 2020.

BRASIL. *Lei n. 13.105, de 16 de março de 2017*. Institui o Código de Processo Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm. Acesso em: 08 out. 2020.

CUNHA, Fernando Whitaker da. Direito Civil Constitucional. *Revista da EMERJ*, v. 1, n. 2, 1998.

FIUZA, César. Para uma releitura da teoria geral da responsabilidade civil. *Revista Synthesis*, TRT da 2ª Região, n. 42, p. 32, 2006.

HUSID, Leonardo. A responsabilidade civil: uma abordagem sob perspectivas históricas e jurídicas. *Temiminós Revista Científica*, v. 3, n. 1, p. 78-88, 2014.

MAGALHÃES, Juliana Neuenschwander. Interpretando o direito como um paradoxo: observações sobre o giro hermenêutico da ciência jurídica. In: *Hermenêutica Plural*. OUCAULT, Carlos E. de Abreu (org.); RODRIGUES, José Rodrigo (org.). São Paulo: Martins Fontes, 2005.

MORSELLO, Marco Fábio; JUNQUEIRA DE AZEVEDO, Antônio. *Responsabilidade civil no transporte aéreo*. 2004. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

NADER, Paulo. *Filosofia do Direito*. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

NEGREIROS, Teresa. *Teoria do Contrato: novos paradigmas*. São Paulo: Renovar, 2006.

PERLINGIERI, Pietro. *Perfis do Direito Civil, introdução ao Direito Civil Constitucional*. 2. ed. São Paulo: Editora Renovar, 2002.

SANTOS, Boaventura de Souza. Uma concepção multicultural dos direitos humanos. *Lua Nova: Revista de Cultura e Política*, São Paulo, n. 39, 1997. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-64451997000100007>. Acesso em: 29 nov. 2019

SOARES, Ricardo Maurício Ferreira. *Hermenêutica e Interpretação Jurídica*. São Paulo: Saraiva, 2010.

STIVAL, Mariana Morato. Indenização e Extensão do Dano: redução equitativa da indenização. *Revista Jurídica*, Anápolis/GO, ano XIII, v2, n. 21, jul./dez. 2013.

STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**: Doutrina e Jurisprudência. 10. ed. São Paulo, 2014.

Recebido/Received: 13.06.2021.

Aprovado/Approved: 11.07.2021.