



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS E HUMANAS
CURSO DE DIREITO

YNGRID RAPHAELE MEDEIROS DE MORAIS

A PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR NOS VOOS AÉREOS INTERNACIONAIS

MOSSORÓ/RN
2017

YNGRID RAPHAELE MEDEIROS DE MORAIS

**A PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR NOS VOOS AÉREOS
INTERNACIONAIS**

Artigo apresentado ao Centro de Ciências Sociais Aplicadas e Humanas como parte dos requisitos para obtenção do grau de Bacharel em Direito, pela Universidade Federal Rural do Semi-Árido, no curso de Direito.

Orientador: Prof. Me. José Albenes Bezerra Júnior.

MOSSORÓ/RN
2017

YNGRID RAPHAELE MEDEIROS DE MORAIS

A PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR NOS VOOS AÉREOS INTERNACIONAIS

Artigo apresentado ao Centro de Ciências Sociais Aplicadas e Humanas como parte dos requisitos para obtenção do grau de Bacharel em Direito, pela Universidade Federal Rural do Semi-Árido, no curso de Direito.

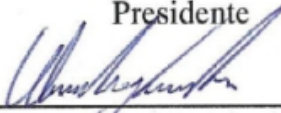
Orientador: Prof. Me. José Albenes Bezerra Júnior.

APROVADO EM: 23 / 10 / 2017

BANCA EXAMINADORA



Prof. Me. José Albenes Bezerra Júnior (UFERSA)
Presidente



Prof. Me. Ulisses Levy Silvério dos Reis (UFERSA)
Primeiro Membro



Prof. Me. Rodrigo de Almeida Leite (UFERSA)
Segundo Membro

MOSSORÓ/RN
2017

AGRADECIMENTOS

A Deus, inteligência suprema e fonte de toda benevolência, que sempre coloca pessoas maravilhosas em meu caminho; a Nossa Senhora, minha primeiríssima Mãe e Rainha do Céu, e a todos os anjos e santos que atuam em nome do Altíssimo.

Aos meus pais, Marcdones e Michelline, por todo amor e complacência e por terem investido seus esforços em benefício da minha educação; e ao meu irmão, Ygor, que desde seu nascimento presenteou-me com sua companhia.

Aos meus familiares que se fizeram presentes nessa etapa da minha vida, com gratificante acolhida e tão bons conselhos.

A todos os meus amigos e amigas, pelo carinho e apoio de sempre. São muitos, então aqui destaco: Adna, Alcidemar Galdino, Fernanda, Isa e Lylyane, por terem acompanhado-me mais de perto nesse final de curso, sempre com ótimos ouvidos e mensagens positivas.

A todos os meus colegas (e amigos) da graduação pelos bons e inesquecíveis momentos vividos durante esses anos, e em especial a Laís, Nedson e George Lucas, pelas importantíssimas contribuições para a produção deste trabalho.

A todos os professores que fizeram parte da minha formação acadêmica, contribuindo para a minha evolução como estudante, dentre eles: o Prof. José Albenes Bezerra Júnior, meu orientador, por sua confiança e paciência, além de seu notável mérito como coordenador do nosso curso; e os Profs. Ulisses Reis e Rodrigo Leite, por aceitarem fazer parte deste momento, compondo a banca examinadora.

A todos os demais servidores que compõem a Universidade Federal Rural do Semi-Árido, por toda a estrutura empreendida em favor do bacharelado em Direito.

Dedico este trabalho:

*Aos meus avós, Luís Vicente de Moraes,
João Aires e Dionízia Lopes, minha
vozinha (todos in memoriam); À minha
vovó Francisca Francinete da Silva; E aos
meus amados pais.*

“Consumers, by definition, include us all. They are the largest economic group in the economy, affecting and affected by almost every public and private economic decision. Two-thirds of all spending in the economy is by consumers. But they are the only important group in the economy who are not effectively organized, whose views are often not heard.”

(John Fitzgerald Kennedy)

A PROTEÇÃO JURÍDICA DO CONSUMIDOR NOS VOOS AÉREOS INTERNACIONAIS

Yngrid Raphaela Medeiros de Moraes¹

RESUMO

A Constituição da República Federativa do Brasil, tendo como objetivo equalizar as relações jurídicas de consumo no País, inseriu em seu texto a tutela do consumidor, elevando-a à categoria de direito fundamental e princípio da ordem econômica, garantindo a proteção consumerista a todos os brasileiros e estrangeiros residentes em nosso território. Esse mandamento constitucional fixou a originalidade do Código de Defesa do Consumidor, que disciplina todos os contratos de consumo em que haja um desequilíbrio entre as partes contratantes. Em casos de contrato de serviço de transporte aéreo internacional, a disciplina do Código era amplamente utilizada pelos tribunais brasileiros. Contudo, ao julgar o RE 636.331/RJ em conjunto com o ARE 766.618/SP, e interpretando o art. 178 da CF, o Supremo Tribunal Federal entendeu que, naquela espécie de contrato, deve ser aplicado o conteúdo das Convenções de Varsóvia e de Montreal em sobreposição ao Código de Defesa do Consumidor. Neste aspecto, a presente pesquisa teve como objetivo analisar se o entendimento jurisprudencial da Corte realmente protege o consumidor, visualizando os pontos favoráveis e desfavoráveis ao tutelado. Para tanto, fez-se a investigação dos conceitos e entendimentos doutrinários que remetem à temática. Em seguida, observou-se o conflito entre as normas, até desaguar na análise da tese aprovada pela Suprema Corte. Por fim, constata-se que o entendimento do Supremo Tribunal Federal, embora em certa medida tenha sido favorável ao passageiro, diminuiu o nível de proteção assegurada pelos arts. 5º, inc. XXXII, 170, inc. V, da Lei Maior e o art. 48 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, em benefício das empresas prestadoras de serviço de transporte aéreo internacional.

Palavras-chave: Direito do Consumidor. Código de Defesa do Consumidor. Convenção de Varsóvia. Convenção de Montreal.

THE LEGAL PROTECTION OF CONSUMER ON THE INTERNATIONAL AIR FLIGHTS

ABSTRACT

The Constitution of the Federative Republic of Brazil, aiming to equalize the legal relations of consumption in the country, inserted in its text the consumer protection, raising it to the category of fundamental right and principle of the economic order, guaranteeing the consumer protection to all Brazilian and foreign residents in our territory. This constitutional order established the originality of the Consumer Defense Code, which governs all consumer contracts in which there is an imbalance between the contracting parties. In cases of an international air service contract, the Code's discipline was widely used by Brazilian courts. However, in judging RE 636.331/RJ with ARE 766.618/SP, and interpreting art. 178 of Federal Constitution, the Federal Supreme Court held that the content of the Warsaw and Montreal Conventions should be applied by overlapping the Consumer Protection Code in that type of contract. In this aspect, the present research had as objective to analyze if the

1 Graduanda em Direito pela Universidade Federal Rural do Semi-Árido. E-mail: yr.morais@gmail.com

jurisprudential understanding of the Court really protects the consumer, visualizing the favorable and unfavorable points to the protected one. For that, the investigation of the doctrinal concepts and knowledge that refer to the thematic was done. Next, the conflict between the norms was observed, until arriving at the analysis of the thesis approved by the Supreme Court. Finally, it is observed that the understanding of the Federal Supreme Court, although to a certain extent was favorable to the passenger, decreased the level of protection provided by arts. 5th, inc. XXXII, 170, inc. V, of the Major Law and art. 48 of the Transitory Constitutional Provisions Act, for the benefit of companies providing international air transport services.

Keywords: Consumer Law. Code of Consumer Protection. Warsaw Convention. Montreal Convention.

1. INTRODUÇÃO

Pouco tempo após iniciar suas atividades, o setor da aviação civil elaborou um conjunto de regras disciplinando o contrato de transporte aéreo internacional, por meio do qual determinou uma série de diretrizes que correspondiam aos interesses dos contratantes. Esse proceder tinha como justificativa o desenvolvimento da indústria nascente, pois a delimitação da matéria contribuía para demonstrar uma considerável segurança no setor, corroborando para o seu investimento.

Esse pacto constituiu o documento denominado Convenção de Varsóvia, concluída na cidade de Varsóvia (Polônia), em 1929, e assinada pelo Estado brasileiro dois anos depois. A partir daquele momento, em viagens internacionais, a proteção do passageiro ficou adstrita ao que estabelecia a Convenção. No entanto, com o reconhecimento da ainda recente tutela constitucional consumerista, e a consequente criação do Código Brasileiro de Defesa do Consumidor, nos contratos de prestação de serviços aéreos internacionais, o Judiciário brasileiro passou a não mais entender pela aplicação das regras de Varsóvia naqueles pontos em que sua disciplina entrasse em conflito com o Código.

Contudo, em decisão com repercussão geral, o Supremo Tribunal Federal afirmou, por maioria de seus membros, que pela interpretação do art. 178 da Constituição Federal, no contrato de serviço de transporte aéreo internacional, as regras preponderantes são aquelas estabelecidas em Varsóvia e em suas atualizações assinadas pelo Brasil, e não as do Código Brasileiro de Defesa do Consumidor. A partir desse ponto, surge a problemática para saber se o veredito da Suprema Corte protege de fato o consumidor, levando-nos a identificar seus aspectos favoráveis e desfavoráveis aos interesses do passageiro.

Nesse contexto, o presente trabalho teve como objetivos: i) refletir acerca da tutela

do consumidor expressa na Constituição Federal; ii) verificar os ditames do Código de Defesa do Consumidor e da Convenção Internacional de Varsóvia e de sua última atualização feita em Montreal; iii) investigar o que versa a doutrina quanto ao conflito de normas no ordenamento jurídico pátrio; iv) analisar o entendimento do Supremo Tribunal Federal, para compreender se a tese aprovada protege o passageiro aéreo enquanto parte da relação de consumo, identificando os pontos benéficos e não benéficos ao tutelado.

Para a pesquisa, utilizou-se o método dedutivo, partindo da consulta documental, referente ao conteúdo dos julgados e ditames constitucionais e legislativos que abordam a temática e, em sincronia, foi realizada a leitura bibliográfica principalmente no campo da doutrina constitucional e consumerista.

Assim, estruturou-se um trabalho de três tópicos: i) inicialmente, foi apresentada a tese concluída pelo Supremo Tribunal Federal acerca da relação de consumo entre passageiro e empresa aérea na prestação de serviço de transporte aéreo internacional; ii) em seguida, foram expostos os conceitos e entendimentos doutrinários que remetem à proteção do consumidor no ordenamento pátrio; iii) por fim, após observar o conflito normativo entre CDC e Convenção, fez-se a análise do entendimento aprovado pelo Supremo, verificando as consequências da decisão para o consumidor-passageiro.

Diante disso, passa-se a examinar as razões pelas quais a tônica foi encaminhada ao Supremo Tribunal Federal, e como foi construída a deliberação dos Ministros, para na etapa seguinte, adentrar à discussão proposta.

2. A TESE APROVADA PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL APÓS O JULGAMENTO EM CONJUNTO DO RE 636.331/RJ E DO ARE 766.618/SP

Segundo o art. 178 da Constituição da República, *caput* (conforme modificação implementada pela Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995): “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”. A redação do dispositivo, especialmente em sua segunda parte, que determina a observância dos acordos internacionais em questões que versem sobre o transporte internacional, foi causa de controvérsias quanto à aplicação de regras concernentes à relação de consumo entre passageiro e empresa aérea, quando a prestação do serviço de transporte aéreo for realizada internacionalmente.

A celeuma tinha como razão o fato de que o Brasil é signatário da Convenção de Varsóvia (concluída em 1929), que unificou determinadas regras no âmbito do transporte aéreo internacional, e foi inserta no ordenamento doméstico por intermédio do Decreto nº 20.704, de 24 de novembro de 1931.

Como o referido documento traz diretrizes no âmbito da relação de consumo inerente ao serviço de transporte aéreo internacional, estabeleceu-se o conflito sobre qual norma deveria ser aplicada aos casos submetidos à análise do Judiciário: a Convenção Internacional de Varsóvia, acrescida de suas respectivas atualizações, ou o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990), que disciplina as relações de consumo no País, havendo sido elaborado a partir do ditame constitucional contido no art. 5º, inciso XXXII, da Lei Fundamental de 1988.

Sabe-se que a Convenção de Varsóvia já teve seu texto algumas vezes modificado em decorrência de seus protocolos adicionais², sendo o mais recente deles o celebrado em 28 de maio de 1999, na cidade de Montreal (Convenção de Montreal), e promulgado em nosso território pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006.

No início de sua redação, a Convenção de Montreal esclarece que suas disposições, elaboradas para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, moderniza o já acordado na Convenção de Varsóvia de 1929. O âmbito de aplicação está delineado no Artigo 1 do diploma, que o define “a todo transporte internacional de pessoas, bagagens ou cargas” estabelecido em aeronaves, ressaltando que o serviço, conforme o acordado entre as partes, tenha ponto de partida e ponto de destino em Estados diferentes, quando estes figuram como parte na Convenção, ou ainda em um só Estado parte, circunstância que requer previsão de escala em qualquer outro Estado, independentemente da participação deste último como signatário do Acordo.

No que concerne ao interesses do consumidor, o Tratado impõe normas relativas à responsabilidade da empresa aérea e à indenização por eventual dano sofrido durante a prestação do serviço, além de regras sobre o processo judicial, marcando divergências com os mandamentos escritos na Lei brasileira de proteção ao consumidor.

A princípio, o que se verifica é que já havia se consolidado no Superior Tribunal de Justiça (STJ) o entendimento de que, na prestação de serviço aéreo internacional, a relação jurídica de consumo protagonizada pela empresa aérea e pelo passageiro contratante deve seguir os ditames do Código Brasileiro de Defesa do Consumidor (CDC), e não a versão

2 Protocolo da Haia (1955), Convenção de Guadalajara (1961), Protocolo da Cidade da Guatemala (1971) e Protocolos Adicionais de 1 a 4 assinados em Montreal, ou Protocolos de Montreal (1975).

expressa nos acordos internacionais que unificam regras do transporte aéreo de percurso em territórios de Estados distintos.

Os numerosos pedidos indenizatórios em consequência dos danos suportados pelos consumidores em voos internacionais, quando chegavam ao Superior Tribunal de Justiça (via recurso especial), recebiam majoritariamente a mesma interpretação³. Nesse passo, acompanhando o caminho indicado pelo STJ, a maioria dos Tribunais do País passaram a julgar os recursos a eles interpostos decidindo-se pela sobreposição do CDC às Convenções Internacionais⁴.

O próprio Supremo Tribunal Federal (STF) já havia enunciado acórdão favorável à sobreposição da Lei brasileira. É o que se verifica no RE 351.750/RJ (Rel. Ministro Marco Aurélio, 2009), no qual se decidiu que, diante do princípio da defesa do consumidor, são afastadas as normas “do Código Brasileiro de Aeronáutica e da Convenção de Varsóvia quando implicarem retrocesso social ou vilipêndio aos direitos assegurados pelo Código de Defesa do Consumidor”.

Entretanto, em maio de 2017, o Tribunal Pleno do Supremo Tribunal Federal realizou o julgamento em conjunto do Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ e do Recurso Extraordinário com Agravo nº 766.618/SP, ambos interpostos por companhias aéreas que sustentavam a aplicação das Convenções de Varsóvia e de Montreal no âmbito da relação de consumo entre as recorrentes e os usuários de seus serviços, excluindo algumas das determinações do Código Brasileiro de Defesa do Consumidor.

A resolução da matéria por parte da Suprema Corte Brasileira já era bastante aguardada, uma vez que, no RE 636.331/RJ, com Relatoria do Ministro Gilmar Mendes, foi reconhecida a existência de repercussão geral em torno do assunto tratado, dada a sua relevância, bem como em razão da quantidade de recursos dessa mesma natureza intentadas

3 Neste sentido: “Após o advento do Código de Defesa do Consumidor, não mais prevalece para efeito indenizatório, a tarifação prevista tanto na Convenção de Varsóvia, quanto no Código Brasileiro de Aeronáutica, sendo o entendimento pacificado no âmbito da C. Segunda Seção.” (STJ, 3ª Turma, Rel. Min. Sidnei Beneti, AgRg no Ag 1344297/SP, j. 15 mai 2012)

4 Neste sentido: “Empresa fornecedora de transporte aéreo que contrata prestação de serviço com consumidor, ainda que com voo compartilhado, responde pelo extravio de bagagem, independente do local onde ocorreu o evento danoso. Às relações ocorridas durante a vigência do CDC, aplica-se a legislação consumerista, que prevalece sobre a Convenção de Varsóvia/Montreal e sobre a legislação aeronáutica.” (TJ-SC, 5ª Câmara de Direito Civil, Rel. Des. Monteiro Rocha, AC 20120389020 SC, j. 8 ago 2012) “Aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor e responsabilidade objetiva do transportador: Incidência do CDC ao caso presente, ante a qualificação dos autor e da ré, nessa ordem, como consumidor e fornecedora, nos termos dos arts. 2º e 3º do Código de Defesa do Consumidor. Inaplicabilidade da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (“Convenção de Montreal”), uma vez que o tratado internacional, ainda que devidamente incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro, não possui o condão de obstar a plena eficácia de normas cogentes, tais quais aquelas incertas no CDC, em decorrência da ausência de primazia sobre a legislação ordinária.” (TJ-RS, 12ª Câmara Cível, Rel. Des. Umberto Gaspari Sudbrack, AC 70064267974 RS, j. 21 mai 2015)

pelas prestadoras de serviço aéreo. Sendo assim, a realização em conjunto com o ARE 766.618/SP, com Relatoria do Ministro Luís Roberto Barroso, tinha como principal desígnio dirimir os dois conflitos numa única sessão e, por consequência, construir uma só tese de aplicação uniforme. Embora o segundo não estivesse cunhado com repercussão geral, havia semelhança no pedido, o que não obstou a resolução simultânea.

O recurso proveniente do estado do Rio de Janeiro (RE 636.331/RJ) tratava do caso de uma consumidora que, durante a realização de uma viagem para a Europa (com percurso Brasil-Espanha, e conexão na França), teve sua bagagem extraviada, não havendo a Société Air France – empresa responsável pelo trajeto – tomado as urgentes e necessárias providências para solucionar o transtorno, quedando-se inerte.

Desse modo, a parte prejudicada pleiteou indenização por danos materiais e morais, utilizando como fundamento as premissas da Lei do Consumidor, acrescentando o pedido de ressarcimento dos gastos efetuados no exterior, que tiveram como motivo suprimir a falta dos pertences que estavam dentro da bagagem danificada.

Na primeira instância, o pedido foi provido parcialmente, havendo o magistrado reconhecido a possibilidade de indenização pelos danos morais sofridos, fazendo incidir neste ponto as prescrições trazidas pelo CDC, e pelos danos materiais caracterizados pelo extravio da bagagem, utilizando-se quanto a isso as disposições das Regras Unificadas Internacionalmente em Varsóvia e Montreal, que estabelecem limites à indenização por dano material. O ressarcimento pelos gastos efetuados pela autora no período em que esteve fora do Brasil e que se mostraram (de acordo com a inicial) indispensáveis à sua estadia no país alienígena foi compreendido como já inclusos na indenização por danos materiais, motivo pelo qual foi negado, para que não caracterizasse o *bis in idem*.

A decisão gerou insatisfação para ambas as partes, que interpuseram recurso de apelação em sede do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ). Em virtude da provocação, a segunda instância determinou a aplicabilidade integral da Lei nº 8.078/1990 (CDC), em vista da evidente relação de consumo verificada no contexto fático. Com esse raciocínio, foram dispensadas as diretrizes do Pacto Internacional, aplicando-se apenas a Lei Brasileira, para negar provimento ao recurso da prestadora de serviços e dar parcial provimento ao recurso da parte autora – admitindo a indenização por danos materiais e morais, e negando-lhe o pedido de ressarcimento de gastos extras, pelo mesmo motivo exposto no juízo de primeiro grau.

Inconformada com a não aceitação de suas razões, a Société Air France interpôs o Recurso Extraordinário perante o STF, utilizando como fundamento o art. 102, inciso III,

alínea *a*⁵, da Carta Magna, alegando ter o TJ do Rio de Janeiro contrariado dispositivos constitucionais.

Após manifestar as razões estritas ao recurso impetrado, a companhia requereu o conhecimento e provimento do pedido para fazer incidir no caso concreto as disposições da Convenção de Varsóvia e suas demais atualizações, em detrimento do que disciplina o Código do Consumidor, aludindo ter ocorrido violação ao art. 178 da Lei Fundamental do País.

O mesmo pedido foi realizado pela Air Canada (ARE 766.618/SP), embora a situação concreta não tenha versado sobre o mesmo conteúdo observado na ação anterior. A demanda inicial tinha como requerimento a indenização pelos danos causados por atraso de voo de passageiro (com percurso China-Brasil, e conexão no Canadá), motivos pelos quais o juízo monocrático e o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) reconheceram a incidência do Código de Defesa do Consumidor para provimento do pedido. O veredito, logicamente, contrariou os interesses da empresa aérea canadense, que impetrou Recurso Extraordinário perante o STF, requerendo seu conhecimento e provimento para aplicar o prazo prescricional determinado pelo Protocolo de Montreal, que é inferior ao cravado no CDC. A companhia afirmou ter o TJ-SP desrespeitado o ditame visto no art. 178 da Lei Regente, uma vez que aplicou prazo mais largo constante no Código.

Tanto no RE 636.331/RJ, quanto no ARE 766.618/SP⁶, os Ministros Relatores reconheceram a aplicação da Convenção de Varsóvia (e de Montreal) no âmbito da relação de consumo entre passageiro e empresa fornecedora de serviço aéreo em terreno internacional. Acompanhou-nos em mesmo sentido o Ministro Teori Zavascki.

No julgamento em conjunto, votaram ainda pelo provimento de ambos os recursos as Ministras Cármen Lúcia e Rosa Weber, assim como os Ministros Edson Fachin, Luiz Fux, Ricardo Lewandowski e Dias Toffoli, compondo a maioria dos votos, o que ensejou o acórdão favorável às companhias de serviço aéreo internacional.

Na visão da Suprema Corte, o art. 178 da Constituição da República exige a aplicabilidade das Convenções Internacionais, inclusive no que se refere à defesa dos interesses do consumidor, sobrepondo-se ao que expressa a Lei Consumerista.

Chamou ainda atenção parte do voto dos ministros Gilmar Mendes e Luiz Fux, que

5 CF/1988. Art. 102. Compete ao Supremo Tribunal Federal, precipuamente, a guarda da Constituição, cabendo-lhe: (...) III - julgar, mediante recurso extraordinário, as causas decididas em única ou última instância, quando a decisão recorrida: a) contrariar dispositivo desta Constituição; (...)

6 Acórdão ainda não publicado no Diário de Justiça. Todas as informações foram extraídas do Informativo nº 866 do Supremo Tribunal Federal, divulgado em <<http://www.stf.jus.br/arquivo/informativo/documento/informativo866.htm>>, acesso em: 23 jun. 2017; bem como do acompanhamento processual de ambos os recursos, disponibilizados também pelo STF através de seu endereço eletrônico: <<http://www.stf.jus.br/portal/processo/pesquisarProcesso.asp>>.

demonstraram a preocupação com o atendimento de disposições acordadas internacionalmente, por receio de que o Brasil esteja descumprindo regras pactuadas com outros Estados.

Ficaram vencidos os Ministros Marco Aurélio de Mello e Celso de Mello. Ambos ressaltaram a qualidade de relação de consumo na contratação de serviço aéreo, quer seja exercido nacional ou internacionalmente, indicando serem as duas situações abrangidas pelo Código do Consumidor, e aduzindo que a resolução da controvérsia por meio da mencionada Lei não ultraja o texto constitucional.

Esse mesmo entendimento havia sido manifestado pela Procuradoria Geral da República, que juntou parecer contrário ao pedido das empresas de transporte aéreo.

Por fim, o Supremo definiu a tese⁷ aprovada para as relações de consumo atinentes ao transporte aéreo internacional, afirmando que, sob os ditames do art. 178 da Constituição Federal, devem as disposições das normas e tratados internacionais concernentes à matéria, prevalecer em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

Em consequência do transcrito entendimento firmado pela Suprema Corte, propomos a investigação do pensamento doutrinário no que se refere à relação jurídica de consumo e ao embate de normas na ordem interna, para ao final averiguar se a posição adotada pelo STF garante a devida proteção ao passageiro aéreo, ressaltando ainda em quais pontos ela é favorável ou não àquele polo.

3. O DIREITO DO CONSUMIDOR NO BRASIL E O APARENTE CONFLITO ENTRE CDC E CONVENÇÃO INTERNACIONAL

3.1. O preceito constitucional de proteção do consumidor

O direito do consumidor conhecido na atualidade teve seu despontar inicial durante a passagem do século XX, apresentando como base as mudanças ocorridas naquele período, que afetaram diretamente as relações jurídicas de consumo, perdurando essas modificações até os tempos hodiernos. Foi justamente a preocupação com a visível e crescente desigualdade que se instaurou entre os sujeitos dessas novas relações, que fez surgir movimentos em várias partes do mundo reivindicando mudanças no tratamento de questões envolvendo

⁷ “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” (Informativo nº 866, STF).

consumidores (NUNES, 2013, p. 42).

A industrialização e o desenvolvimento científico e tecnológico florescente – principalmente após a Segunda Guerra Mundial, proporcionaram alterações significativas na capacidade produtiva humana (CAVALIERI FILHO, 2011, p. 2/4), ao que foi somado o fenômeno conhecido por “sociedade de consumo”, caracterizado pelo crescimento populacional e pela massificação da oferta e da procura dos bens e serviços disponíveis no mercado. Diferente do que ocorria na economia clássica – anterior ao avanço industrial –, o consumidor deixou de ocupar lugar relevante nas transações comerciais, chegando a uma situação de vulnerabilidade em face de grandes grupos econômicos (NISHIYAMA, 2010, p. 48/50).

Tamanha transformação não conseguiu ser sustentada pelos institutos jurídicos do direito privado da época, que eram incapazes de eliminar o desequilíbrio entre as partes envolvidas no contrato de consumo, contribuindo para solidificar o enfraquecimento do polo já prejudicado (NUNES, 2013, p. 45). Isso porque os princípios e regras do direito privatista tomam como base o princípio da autonomia da vontade, que prevê e requer uma relação de igualdade entre os particulares (NISHIYAMA, 2010, p. 47).

Essa nova configuração alertou para a necessidade de uma reestruturação da ordem jurídica, o que conduziu muitos países a adotarem mecanismos de proteção ao consumidor. Até porque, em 16 de abril de 1985, a Organização das Nações Unidas (ONU) aprovou a Resolução nº 39/248 (atualizada em 1999 e 2015), estabelecendo diretrizes relevantes a serem legitimadas pelos Estados partes – sobretudo os em desenvolvimento – para a implantação de uma política de compromisso com a defesa do consumidor⁸.

O Brasil também foi espaço para os reclamos sociais em atenção à vulnerabilidade do consumidor, mas somente com a promulgação da Constituição Federal de 1988, esse recente direito foi finalmente assentado no plano nacional, uma vez que foi a primeira Lei Fundamental do País a resguardar a proteção jurídica do consumidor expressamente em seu texto (NISHIYAMA, 2010, p. 119), inserindo-o dentre os direitos e garantias fundamentais destacados no seu artigo 5º (“Dos Direitos e Garantias Fundamentais Individuais”), inciso XXXII, no qual se lê: “o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”.

A Carta inaugurou no País um importante processo de constitucionalização do direito privado, que veio a ter seus institutos lidos sob o prisma dos fundamentos elucidados pela Lei Maior (LÔBO, *web*, 1999). Desse modo, os valores constitucionais, e em especial o princípio

8 ASSEMBLEIA GERAL DA ONU (AG). Resolução 39/248, 16 abril 1985. Disponível em: <<http://www.un.org/documents/ga/res/39/a39r248.htm>>. Acesso em: 22 set. 2017.

da dignidade da pessoa humana, passaram a atuar no âmbito privatista, recolocando o ser humano como centro das relações particulares, em substituição à preocupação primordial com o patrimônio. Outrossim, alguns dos institutos do direito privado foram inseridos no próprio corpo da Constituição, com o objetivo de alcançar a pretendida igualdade material. Neste aspecto, está o mandamento de proteção ao consumidor, limitando em certa medida a autonomia da vontade, antes disciplinada exclusivamente pelos imperativos do Código Civil (FACCHINI NETO, *web*, 2012).

A inserção do preceito de defesa do consumidor foi de grande significado para essa categoria, que já ansiava por mecanismos que equilibrassem a relação de consumo no País. Ademais, como nos ensina Claudia Lima Marques (2016, p. 54), a desigualdade entre os polos da relação consumerista têm se expandido com o passar do tempo. Todas as três revoluções industriais – notadamente a última delas, cujos efeitos ainda se alastram em nossa sociedade como algo novo –, em sintonia com a globalização econômica, intensificaram a vulnerabilidade do consumidor, que hoje é diuturnamente bombardeado com o *marketing* e demais tecnologias investidas pelos fornecedores. Logo, a tutela ao consumidor assoma-se como ferramenta substancial para garantir a isonomia no cenário do consumo.

Destarte, escrevendo-o no Título II da Carta Magna de 1988, o Constituinte originário assegurou a todos os brasileiros e estrangeiros residentes no País a proteção jurídica ao consumidor, sendo este um dos direitos e garantias fundamentais a ser observado pelo Estado brasileiro⁹.

Como preconiza a Teoria de Kelsen, trata-se o ordenamento jurídico de um sistema hierárquico de normas, as quais são atribuídos valores diferenciados para que formem um conjunto harmônico de normas, ocupando cada uma delas diferente nível dentro da referida estrutura, relacionando-se umas com as outras de forma interdependente. Nesse arranjo, ocupa a Lei Maior o cume da chamada “pirâmide normativa” (KELSEN, 2003 *apud* MARMELSTEIN, 2014, p. 251/252). A partir dessa compreensão, conscientes de que a proteção do consumidor trata-se de norma constitucional, verificamos que localiza-se ela também ali, no ponto mais alto do escalonamento jurídico.

Além disso, a doutrina nos diz que o resguardo aos direitos fundamentais está intimamente ligado aos critérios da dignidade da pessoa humana e da limitação de poder, pressupostos de elevada importância para o Estado Democrático de Direito (MARMELSTEIN, 2014, p. 17).

9 A disposição de um direito fundamental feita de maneira expressa no texto da Constituição configura o que a doutrina chama de “fundamentalidade formal” (GUIMARÃES, 2015, p. 76).

Como reforça Ingo Wolfgang Sarlet (2015, p. 59), os direitos fundamentais compõem a essência do Estado constitucional, da qual também fazem parte a forma de Estado, o sistema de governo e a organização do poder. Isso nos confirma que esses direitos são elementos básicos do Estado de Direito, que deve persegui-los continuamente para que não permaneçam apenas em um plano ideal, mas possam traduzir-se em realidade.

Outro ponto a observar é que a consagração de um direito como fundamental o investe de duas dimensões. A primeira delas é a chamada dimensão subjetiva, que diz respeito ao poder que a norma confere ao titular do direito, para que este pleiteie a proteção estatal quando lhe for obstaculizado o reconhecimento daquele; a segunda é a dimensão objetiva, e está relacionada à posição hierárquica que o direito fundamental ocupa dentro da estrutura normativa. Devido a este aspecto, projeta-se por todo o ordenamento e, assim sendo, atribui ao Poder Público o dever de proteção e promoção dos valores e princípios ali apregoados (GUIMARÃES, 2015, p. 117/118).

Com essas considerações, já se vê que os direitos fundamentais são destacados dos outros direitos justamente pela supremacia a eles reconhecida.

Nesta linha, conclui-se que o direito fundamental à defesa do consumidor deve irradiar por todo o sistema jurídico-normativo, devendo as demais normas hierarquicamente inferiores, assim como as decisões proferidas pelo Judiciário, estarem em estrito acordo com sua prescrição.

Após estas reflexões, e sob a ilustração da teoria kelseniana, nos é possível compreender que para a interpretação do art. 178 da CF é exigida a submissão de seus ditames ao que ampara os direitos fundamentais, não podendo renegá-los em qualquer hipótese. Isso porque o mencionado dispositivo está situado em nível inferior ao grupo de preceitos assentados no vértice do texto constitucional. Assim, considerando que nossa tarefa tem enfoque no direito do consumidor, já que estamos tratando de uma relação de consumo, a análise do mandamento magno demanda atenção especial neste ponto.

No mais, é também a defesa do consumidor um dos princípios basilares da ordem constitucional econômica, firmado no art. 170, inciso V, da CF de 1988, razão pela qual deve ser considerado em toda atividade de caráter econômico, com a finalidade de “assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social”¹⁰.

Todos os princípios norteadores da ordem constitucional econômica têm como atributo concretizar a esperada justiça social dentro de uma economia capitalista como a

10 CF/1988. 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; (...)

nossa, naturalmente desigual (SILVA, 2005, p. 788/789). Por ser o consumidor elo importante na economia de mercado, o Constituinte enxergou razões para incluir a sua proteção também entre aqueles princípios (FONSECA, 2014, p. 95), perfazendo-se como direito e como princípio constitucionalmente assegurados.

Com atenção ao que ressalta Eros Roberto Grau (2010, p. 255), os mercados possuem “formas assimétricas”, e inevitavelmente o consumidor é a parte em “posição de debilidade e subordinação estrutural” quando comparado àquele que lhe fornece bens ou serviços. Acrescenta o jurista, que a inclusão do princípio da defesa do consumidor na ordem econômica não consubstancia apenas uma matéria de ordem pública, mas demanda a efetivação de normas que caminhem no mesmo sentido, assim como incumbe caráter interventivo ao poder estatal.

Majoritariamente, a doutrina compreende não haver hierarquia entre os princípios estabelecidos na ordem constitucional econômica (NISHIYAMA, 2010, p. 196), o que significa não ser o princípio da defesa do consumidor menos importante do que qualquer outro ali posto, exigindo-se a interpretação de todo o conjunto harmoniosamente.

Todavia, Bruno Miragem (2016, p. 66) destaca que os mencionados princípios podem colidir em situações específicas, devendo o julgador aferir no caso concreto a “legitimidade dos fins” visados pela ordem econômica. Neste sentido, utiliza-se o princípio da dignidade da pessoa humana – norte de todos os ditames magnos – como critério essencial à solução do aparente embate, sobressaindo aquele que se revele mais próximo da realização dos anseios da pessoa humana. Posto isto, o autor complementa anunciando que o princípio da proteção ao consumidor poderá ter a preferência frente aos demais, se o contrário se revelar antagônico ao princípio maior.

Ademais, não é menos importante frisar que a defesa do consumidor, constituindo direito fundamental individual afirmado pela Constituição da República, não pode sofrer qualquer alteração, nem mesmo por meio de emenda constitucional, pois incluso no grupo de disposições imutáveis estabelecido pelo art. 60, § 4º, inc. IV da Magna Carta, o qual aduz explicitamente que: “§ 4º Não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir: (...) IV – os direitos e garantias individuais”.

Ainda que o texto constitucional possa ser lapidado em variados pontos, quando assim a realidade social – que é mutável – o exigir, dentre suas ordens, o Constituinte genuíno dispôs um núcleo de regras inalteráveis, a fim de resguardá-lo das ações do Constituinte reformador. Inclusive, também não pode esse mesmo núcleo vedativo ser objeto de modificação, pois não haveria sentido em decretar uma proibição, se esta pode ser

manipulada, percebendo assim o que se conhece por vedação implícita (NISHIYAMA, 2010, p. 186/187).

Diante do exposto, vislumbramos que, se o próprio Constituinte primário impediu que o Constituinte derivado, e mais ainda o Legislador, possa retirar ou minimizar os direitos e garantias fundamentais estabelecidos pela Lei Maior (MARMELESTEIN, 2014, p. 273/275), entendemos que tampouco poderá o Judiciário atuar neste sentido.

A rigidez do direito fundamental individual, e aqui trazemos especificamente para o direito de proteção consumerista, já exprime claramente a importância que esse direito tem dentro de nosso ordenamento, não sendo razoável que o Estado-juiz deixe de observá-lo e resguardá-lo em sua devida magnitude.

3.2. Código Brasileiro de Defesa do Consumidor vs. Convenções Internacionais de Varsóvia e Montreal

Foi como resultado direto da inserção nos direitos e garantias fundamentais da República Federativa do Brasil, e em obediência ao escrito no art. 48 das Disposições Constitucionais Transitórias¹¹, que nasceu a Lei nº 8.078/1990 (CDC), tendo como seu principal objetivo “efetivar, no plano infraconstitucional, princípios constitucionais, especialmente os princípios da isonomia substancial e da defesa do consumidor” (CAVALIERI FILHO, 2011, p. 10).

Conforme escreve Marques (2016, p. 61), o Código estabeleceu no mercado “um novo patamar de boa fé e qualidade nas relações privadas no Brasil, especialmente na proteção dos mais vulneráveis nas relações econômicas”.

Em seu art. 1º, o CDC já anuncia que “estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias”.

Compreende-se que normas de ordem pública são as de observância necessária, essenciais à convivência em sociedade, o que as torna inafastáveis pela vontade das partes e aplicáveis independentemente da vontade do tutelado. Já a concepção de normas de interesse social liga-se à ideia de que a comunidade consumidora é relativamente frágil quando comparada à força econômica de quem lhes fornece os bens ou serviços, o que marca o CDC como instrumento útil à defesa do consumidor (FILOMENO, 2017, p. 17/23).

11 ADCT. Art. 48. O Congresso Nacional, dentro de cento e vinte dias da promulgação da Constituição, elaborará código de defesa do consumidor.

Sendo assim, conquanto a Lei do Consumidor discipline questão atribuída ao direito privado, por ter sua originalidade na CF/1988 e elencar normas de ordem pública, transmuta-se em lei de ordem pública econômica e lei de interesse social (MARQUES, 2016, p. 62). Ademais, toda sua estrutura é construída a partir do princípio da vulnerabilidade, que enxergando a fragilidade¹² de uma parte quando comparada à outra, e interligando-se aos princípios da dignidade da pessoa humana e da igualdade material, proporciona um sistema normativo capaz de equalizar o desnivelamento da relação (DOBARRO, *web*, 2013).

Quanto ao campo de incidência, a doutrina de Cavalieri Filho (2011, p. 13) aduz que por haver implementado uma Política Nacional das Relações de Consumo (art. 4º)¹³, com objetivos e princípios bem consolidados, o CDC fixou “uma disciplina única e uniforme destinada a tutelar os interesses patrimoniais e morais de todos os consumidores”. Para o autor, o reconhecimento desse novo direito assevera a utilização dos preceitos contidos na Lei brasileira a todo e qualquer contrato de consumo.

Para Marques (2016, p. 99/100), o campo de aplicação é definido quando a relação contratual consumerista demonstre uma desigualdade entre as partes que a compõem, caracterizando a situação protegida pelo Constituinte. Sendo assim, o Código não abrange todos os contratos de consumo, mas somente aqueles nos quais se verifique estar o consumidor em posição desfavorável frente ao contratado.

No que tange à relação de consumo imanente à prestação de serviço de transporte aéreo, a companhia aérea é claramente definida pelo CDC como a parte fornecedora do contrato de consumo (art. 3º, *caput*, § 2º¹⁴), pois constitui pessoa jurídica que disponibiliza no mercado um tipo de prestação de serviços mediante remuneração.

O conceito de consumidor aparece no art. 2º¹⁵ do microsistema, através do qual adotou-se o caráter econômico para atestar a condição do tutelado, “levando-se em

12 A doutrina fala principalmente em dois tipos de fragilidade observadas no consumidor em relação ao fornecedor: a) a primeira de aspecto técnico, uma vez que a parte que detém os conhecimentos técnicos acerca do produto ou serviço oferecido é o fornecedor, enquanto o polo mais frágil permanece à mercê de sua oferta; b) e a outra de aspecto econômico, devido à maior capacidade e força econômica que, em geral, possui o fornecedor perante o contrante (NUNES, 2013, p. 178-179).

13 Lei nº 8.078/1990. Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios: (...)

14 Lei nº 8.078/1990. Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços. (...) § 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

15 Lei nº 8.078/1990. Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final. (...)

consideração tão somente o personagem que no mercado de consumo adquire bens ou então contrata a prestação de serviços, como destinatário final” (FILOMENO, 2017, p. 25). Assim, remetendo o preceito ao contrato de serviço aéreo, consumidor é o passageiro que adquire ou utiliza aquele serviço de transporte para atendimento de uma necessidade própria, o que garante a possibilidade de aplicar as regras do Código na prestação de serviços de transporte aéreo internacional que não possua fins negociais.

No entanto, por ter instituído normas atinentes ao contrato de serviço de transporte aéreo, algumas das regras das Convenções de Varsóvia e Montreal também são exequíveis na situação trazida pelo CDC. Nesse ponto, fica configurada uma colisão de uma norma de direito interno com outra originada no direito internacional, na apreciação singular da relação jurídica de consumo em contratos de serviços aéreos internacionais.

Antes de passarmos a observar o que diz o Tratado, importa ressaltar que a Convenção de Montreal, última atualização da acordada em Varsóvia, reeditou todos os dispositivos que abarcam os interesses do passageiro enquanto consumidor. Por isso, quando utilizarmos a palavra “Convenção”, ou os termos semelhantes a ela, estaremos remetendo ao que expõe a modificação escrita em Montreal.

Pela leitura das disposições gerais da Convenção (capítulo I, artigos 1 e 2), suas diretrizes são aplicáveis tanto para prestações de serviços remuneradas, quanto ao transporte aéreo internacional exercido de forma gratuita, sendo também aplicável “ao transporte efetuado pelo Estado ou pelas demais pessoas jurídicas de direito público”. Aqui, o nosso foco é o serviço efetuado mediante remuneração, no qual o contratante atua como destinatário final, uma vez que é nesse ponto que o Tratado passa a conflitar com a Lei brasileira.

Mais adiante (capítulo III), diz a Convenção que se responsabilizará o transportador “pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada” se o problema tiver “ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia do transportador” e, quanto à bagagem não registrada, responsabilizar-se-á o transportador, “se o dano se deve a sua culpa ou a de seus prepostos” (número 2). Determina também que o transportador é responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros e de bagagem, se não provar “que ele e seus prepostos adotaram todas as medidas que eram razoavelmente necessárias para evitar o dano ou que lhes foi impossível, a um e a outros, adotar tais medidas” (artigo 19).

Ainda pelo Acordo, o dano causado por atraso no transporte do passageiro limita-se a 4.150 Direitos Especiais de Saque (artigo 22, número 1). Já o dano resultante da destruição, perda, avaria ou atraso de bagagem se limita a 1.000 Direitos Especiais de Saque, se o

contratante não tiver feito, no lugar de destino, uma “declaração especial de valor da entrega”, nem o pagamento de “uma quantia suplementar, se for cabível”. Nesta hipótese, “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” (artigo 22, número 2). Consta ainda que o atendimento a esses limites não serão aplicáveis nos casos em que ficar provado que a ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos foi realizada com o propósito ou com a previsão da possibilidade de causar dano (artigo 22, número 5).

Em seguida, o próprio documento já explica que as quantias limitativas indicadas em Direitos Especiais de Saque dizem respeito à unidade de Direito Especial de Saque (DES) atribuída pelo Fundo Monetário Internacional. Assim, em caso de ações judiciais, o montante indenizatório em DES será convertido no valor da moeda nacional, na data da sentença (artigo 23, número 1).

De acordo com suas premissas, a Convenção somente aborda as indenizações por danos materiais. Em nenhum momento é mencionado o pagamento de eventuais danos morais sofridos pelo contratante por responsabilidade do transportador. Além disso, assenta que o ressarcimento pelos prejuízos em bagagens não registradas e/ou pelos infortúnios oriundos de atraso de passageiro ou bagagens só ocorrerá quando o fornecedor não demonstrar que tomou providências a evitá-los. Desse modo, a responsabilidade fortemente evidenciada no Acordo é a subjetiva, que exige a comprovação da culpa da parte que ocasionou o dano.

Como explana Farias, Rosendal e Braga Netto (2014, p. 164), para que incida a responsabilidade civil subjetiva, é necessário que se observe no fato a existência de quatro pressupostos: a) o ato ilícito: que consiste numa ação comissiva ou omissiva que viola uma obrigação jurídica preexistente; b) a culpa: que abarca tanto a ação intencional, quanto a previsível, assim como a atitude imprudente, negligente ou imperita; c) o dano: que é o ponto central desse conjunto, caracterizado pela lesão a um direito; d) e o nexo causal: definido como a ligação entre o primeiro pressuposto e a concretização do malfeito.

Portanto, pela Convenção, para que o transportador se responsabilize pelos danos visualizados em bagagens não registradas ou pelos originados por atrasos no voo, deve ser atestada sua culpa para o resultado falho.

Ademais, há uma limitação da responsabilidade pelos danos atribuídos ao prestador de serviços, que só não é aplicável ao caso concreto se nele ficar comprovada a ocorrência de ação dolosa por parte do fornecedor, ou ainda, quando danificada a bagagem, tiver o passageiro realizado previamente uma “declaração especial”, que inclusive, poderá estar somada a um pagamento suplementar feito pelo consumidor.

Sem embargo, o CDC expressa em seu art. 6º, inciso VI, que um dos direitos do consumidor é “a efetiva prevenção e reparação dos danos patrimoniais e morais”. Com isso, a Lei impõe aos fornecedores o dever de atentar-se à eliminação de riscos de danos, assim como determina a reparabilidade integral dos danos suportados pelo cliente, que podem ser tanto de natureza material, quanto de natureza moral, inclusive com a possibilidade de cumulá-los (MIRAGEM, 2016, p. 227/228).

Por meio desse sistema, a legislação consumerista trouxe para seu âmbito a prevalência da responsabilidade civil objetiva, inclusive por ter escrito no art. 14, *caput*, que “o fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços”, e no art. 20, *caput*, que “o fornecedor de serviços responde pelos vícios de qualidade que o tornem impróprios ao consumo ou lhe diminua o valor, assim como por aqueles decorrentes da disparidade com as indicações constantes da oferta ou mensagem publicitária”. Segundo Faria, Rosenvald e Braga Netto (2014, p. 510/511), essa forma trazida pelo CDC, garante ao consumidor hipossuficiente o ressarcimento dos prejuízos provenientes do serviço mal prestado, sendo irrelevante a existência de atitude intencional, previsível, ou culposa (considerando esta em sentido estrito, na qual atua o responsável com negligência, imprudência ou imperícia).

As lições de Cavalieri Filho (2011, p. 287) nos informa que essa particularidade do Código de Defesa do Consumidor compreende à “teoria do risco do empreendimento”, para a qual “todo aquele que se disponha a exercer alguma atividade no mercado de consumo tem o dever de responder pelos eventuais vícios ou defeitos dos bens e serviços fornecidos”, prescindindo da identificação de culpa.

Ainda pelo Código, em caso de dano material, a reparação é feita na extensão dos prejuízos suportados pelo passageiro, em respeito ao princípio da restituição integral, não se admitindo a mitigação da responsabilidade ou do valor fixado à indenização (MIRAGEM, 2016, p. 228). Além disso, é exigida a valoração dos danos morais, calculada a partir da capacidade econômica do fornecedor, como meio de compensar a ofensa e proporcionar o bem-estar psíquico do reclamante, não podendo, em nenhum aspecto, enriquecer o consumidor, ainda que represente uma punição do infrator (CAVALIERI FILHO, 2011, p. 104). A compensação do dano moral no CDC atende ao que dispõe a Constituição no art. 5º, inc. X, que assegura a indenização por danos materiais e morais pelos danos à intimidade, à vida privada, à honra e à imagem das pessoas.

Também é ponto divergente entre as duas normas o prazo prescricional para

ajuizamento da ação indenizatória. O artigo 35 da Convenção afirma que o prazo para propor a ação se extingue em dois anos, “contados a partir da data de chegada ao destino, ou do dia em que a aeronave deveria haver chegado, ou do da interrupção do transporte” (número 1), computando-se o prazo de acordo com a “lei nacional do tribunal que conhecer da questão” (número 2). Já o art. 27 do CDC afirma que o prazo prescricional para a pretensão da reparação dos danos é de cinco anos, contados a partir “do conhecimento do dano e de sua autoria”. Assim, a utilização do prazo contido no Acordo é muito menos favorável ao consumidor lesado do que aquele expresso no microssistema.

Comparando os dois diplomas, outra observação ainda pode ser feita. A Lei do Consumidor estabelece regras quanto à “proteção contra publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos ou serviços”, constituindo esse conjunto também um direito básico do consumidor (art. 6º, inc. IV, do CDC). No entanto, nenhuma dessas premissas são contempladas pelo Tratado.

4. A RESOLUÇÃO DO CONFLITO E O ENTENDIMENTO JURISPRUDENCIAL DO STF: ASPECTOS FAVORÁVEIS E DESFAVORÁVEIS AO PASSAGEIRO

Em caso de conflito normativo, é comum o Judiciário brasileiro atentar-se aos chamados “critérios clássicos” para, num primeiro momento, aferir qual a norma aplicável à questão e, somente após este passo, fazer a regra elegida incidir sobre a controvérsia.

São três os preceitos empregados: a) o primeiro e mais forte deles é o hierárquico, que ordena a revogação da norma inferior pela superior, e está totalmente ligado ao sistema piramidal kelseniano; b) o segundo é o cronológico (escrito no art. 2º, § 1º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro), compreendendo a revogação de norma anterior pela posterior; c) e o terceiro é o da especialidade (escrito no art. 2º, § 2º também da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro), que sustenta a revogação das normas de caráter geral pelas de caráter especial (DINIZ, 2012, p. 506/507).

Embora a Lei brasileira tenha recebido a denominação “Código” (inclusive pelas Disposições Constitucionais Transitórias) e, em verdade, trate-se de um sistema normativo e principiológico harmônico, dentro de nossa ordem jurídica ele está formalmente estabelecido como lei ordinária (MARQUES, 2016, p. 73).

Esse mesmo *status* possui as Convenções de Varsóvia e de Montreal, uma vez que, ao integrar o arcabouço normativo doméstico, os tratados internacionais que não regulem

matéria de direitos humanos¹⁶ situam-se no mesmo plano das leis ordinárias internas (DEL'OMO; JAEGER JUNIOR, 2017, p. 31), motivo pelo qual pode-se afirmar que os dois diplomas encontram-se em mesmo grau hierárquico, principalmente se não for tido em consideração que o CDC é norma decorrente de ditame constitucional¹⁷.

Publicada em 1990, a Lei do Consumidor é mais recente do que a Convenção concluída em Varsóvia em 1929, e assinada pelo Estado brasileiro em 1931. Entretanto, diante da modificação feita em Montreal no ano de 1999 e promulgada pelo Brasil em 2006, que tornou aquele documento mais novo em comparação ao CDC, a Suprema Corte entendeu pela contemplação do critério cronológico pelo Tratado.

Sob o ângulo da especialidade, verificamos na doutrina que, por regular uma relação jurídica específica, na qual os sujeitos envolvidos são bem delimitados (consumidor e fornecedor), ganha a Lei brasileira caráter de lei especial subjetiva (MARQUES, 2016, p. 99/100). Sobre a Convenção, no entanto, pode-se afirmar que, por regular um tipo singular de contrato (o de voos aéreos internacionais), fica evidente seu caráter especial na esfera objetiva. Assim, são duas leis especiais, mas uma em razão da pessoa e outra em razão da matéria. Todavia, no julgamento em conjunto dos recursos, o STF compreendeu apenas pela especialidade da norma internacional.

Em voto proferido no Recurso Extraordinário nº 351.750/RJ, em questão conduzida ao STF, o Ministro Cezar Peluso, embora discordando da aplicação dos critérios clássicos, ao confrontar o caráter especial da Convenção Internacional e do Código do Consumidor, afirmou (sobre a especialidade deste último) entendimento que nos convém destacar:

“Fosse, aliás, aplicável à espécie o critério da *lex specialis*, suponho deva prevalecer o Código de Defesa do Consumidor sobre a Convenção de Varsóvia e os Protocolos de Haia e de Montreal (Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, com as modificações do Protocolo de Haia e de Montreal, promulgada pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006), tendo em vista que o Código hospeda conjunto de normas denominadas “*horizontais*”, ou de “*sobredireito*” como dizem alguns, e cujo campo de aplicação justapõe-se, por

16 Conforme pronuncia a CF/1988, no art. 5º, § 3º: “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”, o que confere caráter supralegal aos tratados que versem matéria de direitos humanos. Não obstante, aqui estamos tratando de uma norma internacional comum, posicionada em nível infraconstitucional, tal qual as demais leis ordinárias do País, consoante nos ensina a doutrina internacionalista de Del’Omo e Jaeger Junior.

17 Sobre esse ponto, Sergio Cavalieri Filho (2011, p. 18) nos diz que, por ser proveniente de mando constitucional, nas relações consumeristas, o CDC “deve prevalecer naquilo que inovou”, e acrescenta que “as leis incompatíveis com o Código do Consumidor, gerais ou especiais, não prevalecem, apenas coexistem naquilo que com ele estão em harmonia”. Citando José Augusto Delgado, o autor ainda escreve que: “a expressão *defesa do consumidor* posta no texto constitucional, em três oportunidades, tem abrangência maior do que a da sua significação etimológica e não possui significado autônomo. (...) Os efeitos a serem produzidos pela irradiação de suas forças não podem sofrer limitações, sob pena de se restringir, sem autorização constitucional, a sua real eficácia e efetividade.”

assim dizer, ao de atuação de outras normas. Com efeito, o Código de Defesa do Consumidor tem por escopo, não reger determinada **matéria**, mas proteger certa categoria de **sujeito**, ainda que também protegido por outros regimes jurídicos (art. 7º). Dai, seu caráter especialíssimo. Enquanto as normas que compõem o chamado Direito Aeronáutico são especiais por força da modalidade de prestação de serviço, o Código é especial em razão do sujeito tutelado. E, como advém logo do princípio fundamental da dignidade da pessoa humana, há de, em caso de conflito aparente de normas, preponderar o sistema protetivo da pessoa em dano do regime jurídico do serviço ou do produto.” [grifo nosso]

Além do método usual, sabemos que a doutrina guarda ainda uma outra possibilidade de incidência do CDC: a chamada “teoria do diálogo das fontes” (desenvolvida em Haia por Erik Jayme e trazida ao Brasil por Claudia Lima Marques), que tem como finalidade a convergência das fontes do direito privatista, empregadas simultaneamente, sem resultar na exclusão total e definitiva de uma delas (MARQUES, 2016, p. 135/138).

Esse mecanismo encontra respaldo no art. 7º do microsistema brasileiro, o qual aduz em seu *caput* que os direitos previstos na Lei de 1990 “não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes”, nem mesmo os “que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade”.

Como notadamente escreve Flávio Tartuce (2017, p. 17), a abertura trazida pelo Código resguarda o consumidor nos casos em que a Lei brasileira não contiver a norma mais benéfica ao vulnerável, razão pela qual o Legislador adotou o modelo de interação legislativa:

“Do ponto de vista legal, a tese está baseada no art. 7º do CDC, que adota um modelo aberto de interação legislativa. Repise-se que, de acordo com tal comando, os direitos previstos no CDC não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade. Nesse contexto, é possível que a norma mais favorável ao consumidor esteja fora da própria Lei Consumerista, podendo o intérprete fazer a opção por esse preceito específico.”

Essa forma de assimilar os textos legais foi aplicada no Brasil a partir da criação do Código Civil de 2002. Embora mais recente do que a Lei do Consumidor, o documento possui caráter de norma geral, e em nada especifica-se aos consumidores, mantendo a proteção e a especialidade do CDC. No entanto, o Novo Código Civil guarda como objetivo a centralidade das regras do direito privado, tomando como fundamento a igualdade nas relações contratuais. A partir disso, constatou-se um conflito de leis internas, sobre o qual (aplicando a teoria difundida por Marques) decidiu-se pela primazia do CDC e, no que couber, pela aplicação

subsidiária do CC/2002 (MARQUES, *web*, 2004).

A tese aprovada pela Suprema Corte guia os Tribunais e Juízes brasileiros a aplicar os pactos internacionais nos contratos de transporte aéreo internacional, em sobreposição ao CDC. Desse modo, o STF deu margem a uma aplicação do diálogo das fontes no caso concreto, viabilizando a incidência das normas não conflitantes previstas no Código (que passam a atuar como complemento), mas estabelecendo como regra a preponderância das normas internacionais que colidem com os ditames do CDC.

Nesta senda, o entendimento jurisprudencial da Corte, ainda que tenha resguardado algumas das normas do Código (indenização por danos morais, proteção contra publicidade enganosa e abusiva, e contra práticas e cláusulas abusivas) mostrou-se desfavorável ao consumidor passageiro que, além de possuir prazo prescricional menor para ajuizar pedido indenizatório, fica submetido à limitação de responsabilidade do transportador delineada pela Convenção, visivelmente mais vantajosa para essa outra parte do contrato, já que está tarifada.

Não é menos importante atestar que, em certa medida, a Convenção oferece uma proteção ao consumidor, até porque, em seu preâmbulo, demonstra que uma de suas preocupações é garantir ao passageiro a proteção de seus interesses e, por isso, ao longo de seu texto institui medidas cabíveis à restituição de eventuais prejuízos, como já visto. Também reconhece o direito de ressarcimento do autor pelos gastos efetuados durante o processo judicial (artigo 21, número 6), permite que o transportador estipule valores indenizatórios mais elevados no contrato firmado com o passageiro (artigo 25), estabelece a nulidade da cláusula contratual que fixe limite inferior àquele previsto na norma (artigo 26) e define a responsabilidade solidária em casos de transporte combinado, no qual figurem dois ou mais fornecedores (artigo 41).

No entanto, considerando a defesa do consumidor insculpida no art. 5º, inc. XXXII, da Constituição, a norma de origem brasileira demonstra estar muito mais adequada a efetivá-la. O microssistema é bem mais amplo e acolhedor do que as regras pró-consumidor unificadas em Varsóvia e Montreal.

Nos cabe ainda atentar ao fato de que a criação de acordos internacionais destinados aos transportadores aéreos, delimitando a responsabilidade desses agentes, constituíram um uma ferramenta importante para atrair investimentos em favor do setor aeronáutico, derrubando o temor que havia dentro do mercado em relação aos riscos desse tipo de atividade (LIMA, *web*, 2006).

Conforme apresentado por Benjamin (*web*, 1998), “desde o seu nascimento, a aviação comercial postulou (e recebeu) tratamento diferenciado pelo Direito”. A insegurança e

o caráter elitista inseridos no alvorecer do campo aeroindustrial formaram as razões para inserir “mecanismos exoneratórios ou limitativos de responsabilidade civil”. Todavia, esse cenário que antes era restrito a um grupo privilegiado deu lugar à atual percepção de que o avião é o meio de transporte “mais rápido, seguro e eficaz” dentre todos os outros. Divergindo da realidade de outrora, sua utilização hoje é massificada, pois de grande importância para a locomoção de indivíduos, principalmente quando feita em território internacional.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da introdução da tutela do consumidor dentre os direitos e garantias fundamentais vistos no art. 5º da Constituição Federal (protegido de qualquer alteração desvantajosa, tampouco de eliminação, eis que é cláusula pétrea, como exposto no art. 60, § 4º, da CF), assim como a inclusão do princípio da defesa do consumidor na ordem constitucional econômica vista no art. 170 da mesma Lei, o Constituinte assegurou a todos os brasileiros e estrangeiros residentes em nosso território o resguardo aos interesses do consumidor, haja vista ser essa a parte mais frágil na relação desequilibrada característica do contrato de consumo.

Sendo assim, o Código de Proteção e Defesa do Consumidor decorre de comando do Constituinte, que incumbiu ao Legislador a elaboração de um sistema normativo que efetivamente garantisse a proteção do consumidor no plano infraconstitucional, o que marca a origem constitucional do Código, que atende aos princípios da dignidade da pessoa humana e da isonomia, e pauta seus preceitos à luz do princípio da vulnerabilidade, posto que é justamente a diferença entre os lados da relação consumerista que enseja o ditame protetivo.

Embora o CDC seja perfeitamente aplicável aos contratos de serviço de transporte aéreo internacional, foi identificado um embate entre algumas de suas normas e as das Convenções de Varsóvia e de Montreal (assinadas pelo Estado brasileiro e internalizadas em nosso ordenamento, motivo pelo qual equipara-se às demais leis ordinárias do País). Diante disso, o Supremo Tribunal Federal entendeu que pela redação do art. 178 da CF, os tratados internacionais devem estar acima do Código Consumerista.

Contudo, ainda que o mencionado dispositivo pronuncie que os tratados referentes ao transporte internacional (dentre eles, o aéreo) devem ser observados, aquele ditame não está em mesmo grau hierárquico dos que se referem à proteção do consumidor ordenada ao Estado-executor, Estado-legislador e, sem dúvidas, ao Estado-juiz. Além disso, o

reconhecimento dos direitos garantidos pelo CDC não afetam a observância das demais regras exaradas pela Convenção que não colidem com a dimensão protetiva do passageiro enquanto consumidor, mantendo o respeito às normas pactuadas e, mais ainda, a incolumidade do direito fundamental.

A abertura para integração legislativa vista no art. 7º do CDC, que permite a utilização do diálogo de fontes, foi instituída de forma a não limitar o amparo ao consumidor somente às disposições do microssistema, mas para ampliar a tutela do mais frágil, quando eventual regra mostre-se mais eficaz nesse sentido. No entanto, o Supremo Tribunal Federal fez uso da ferramenta dando primazia à Convenção Internacional, que mostra-se mais proveitosa para as empresas prestadoras de serviço aéreo internacional.

Embora a decisão tenha possibilitado agregar preceitos do CDC que não entraram em conflito com o Tratado, o passageiro em viagem aérea internacional ficou menos protegido, principalmente pela imposição de indenização tarifada, o que caracterizou a decisão da Corte mais oportuna ao polo fortalecido da relação de consumo no transporte aéreo, diminuindo o grau de proteção conferido pelo texto da Lei Fundamental ao consumidor contratante.

REFERÊNCIAS

ASSEMBLEIA GERAL DA ONU (AG). **Resolução 39/248**. 16 abr. 1985. Disponível em: <<http://www.un.org/documents/ga/res/39/a39r248.htm>>. Acesso em: 22 set. 2017.

BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcellos e. O Transporte Aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. **Revista de Direito do Consumidor**. n. 26, abr./jun. 1998. Disponível em: <<http://bdjur.stj.jus.br/dspace/handle/2011/8973>>. Acesso em: 28 set. 2017.

BENJAMIN, Antonio Herman V.; MARQUES, Claudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. **Manual de Direito do Consumidor**. 7. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Diário Oficial da República do Brasil. Brasília, DF, 05 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 25 jun. 2017.

_____. Decreto-lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942. **Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro**. Diário Oficial da República do Brasil. Rio de Janeiro, RJ, 09 set. 1942. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del4657compilado.htm>. Acesso em: 26 set. 2017.

_____. 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**. Coleção de

Leis do Brasil, Rio de Janeiro, 1931. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d20704.htm>. Acesso em: 25 jun. 2017.

_____. Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006. **Promulga a Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal em 28 de maio de 1999**. Diário Oficial da República do Brasil. Brasília, DF, 28 set. 2006. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm>. Acesso em: 25 jun. 2017.

_____. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. **Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências**. Diário Oficial da República do Brasil. Brasília, DF, 12 set. 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm>. Acesso em: 25 jun. 2017.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Regimental no Agravo de Instrumento nº 1344297. Relator: Min. Sidnei Beneti. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201001544243&dt_publicacao=28/05/2012>. Acesso em: 10 set. 2017.

_____. Supremo Tribunal Federal. RE 351.750. Relator: Min. Marco Aurélio. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=603051>>. Acesso em: 15 out. 2017.

_____. Supremo Tribunal Federal. Informativo de Jurisprudência nº 866/STF. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/arquivo/informativo/documento/informativo866.htm#Antinomia%20entre%20o%20CDC%20e%20a%20Convenção%20de%20Varsóvia:%20transporte%20aéreo%20internacional%20-%205>>. Acesso em: 23 jun. 2017.

_____. Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. AC 70064267974 RS. Relator: Des. Umberto Guaspari Sudbrack. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/busca/search?q=&proxystylesheet=tjrs_index&client=tjrs_index&filter=0&getfields=*&aba=juris&entsp=a__politica-site&wc=200&wc_mc=1&oe=UTF-8&ie=UTF-8&ud=1&sort=date%3AD%3AS%3Ad1&as_qj=&site=ementario&as_epq=&as_oq=&as_eq=&partialfields=n%3A70064267974&as_q=+#main_res_juris>. Acesso em: 10 set. 2017.

_____. Tribunal de Justiça de Santa Catarina. AC 20120389020 SC. Relator: Des. Monteiro Rocha. Disponível em: <http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/buscaForm.do#resultado_ancora>. Acesso em: 10 set. 2017.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Direito do Consumidor**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

DEL'OLMO, Florisbal de Souza; JAEGER JUNIOR, Augusto. **Curso de Direito Internacional Privado**. 12. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

DINIZ, Maria Helena. **Compêndio de Introdução à Ciência do Direito**: Introdução à Teoria Geral do Direito, à Filosofia do Direito, à Sociologia Jurídica e à Lógica Jurídica. Norma Jurídica e Aplicação do Direito. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

DOBARRO, Sergio Leandro Carmo. A Vulnerabilidade do Consumidor à Luz do Princípio da Dignidade da Pessoa Humana. In: **XXII Congresso Nacional CONPEDI/UNINOVE**, São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=c6344b0ae32e496b>>. Acesso em: 05 out. 2017.

FACCHINI NETO, Eugênio. A Constitucionalização do Direito Privado. **Revista do Instituto do Direito Brasileiro**. n. 1, 2012. Disponível em: <http://www.cidp.pt/publicacoes/revistas/ridb/2012/01/2012_01_0185_0243.pdf> . Acesso em: 02 out. 2017.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 3. v. Salvador: Editora JusPodivm, 2014.

FONSECA, João Bosco Leopoldino da. **Direito Econômico**. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

GRAU, Eros Roberto. **A Ordem Econômica na Constituição de 1988**. 14. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2010.

GRINOVER, Ada Pellegrini; BENJAMIN, Antônio Herman de V.; FINK, Daniel Roberto; FILOMENO, José Geraldo Brito; WATANABE, Kazuo; NERY JUNIOR, Nelson; DENARI, Zelmo. **Código Brasileiro de Defesa do Consumidor**: Comentado pelos Autores do Anteprojeto. 11. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

GUIMARÃES, Luiz Carlos Forghieri. **Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. São Paulo: Letras Jurídicas, 2015.

LIMA, Maria Carolina Seifriz. Noções Gerais acerca da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo: Aparente Conflito de Normas. 2006. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Aeroespacial**. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1783.htm>>. Acesso em: 15 out. 2017.

LÔBO, Paulo Luiz Netto. Constitucionalização do direito civil. **Revista de informação legislativa**. v. 36. n. 141. jan./mar. 1999. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/453>>. Acesso em: 28 set. 2017.

MARMELSTEIN, George. **Curso de Direitos Fundamentais**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

MARQUES, Claudia Lima. Superação das Antinomias pelo Diálogo das Fontes: O modelo brasileiro de coexistência entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil de 2002. **Revista do Direito do Consumidor**. n. 51. jul./set. 2004. Disponível em: <<http://bdjur.stj.jus.br/dspace/handle/2011/22388>>. Acesso em: 03 out. 2017.

MIRAGEM, Bruno. **Curso de Direito do Consumidor**. 6. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.

NISHIYAMA, Adolfo Mamoru. **A Proteção Constitucional do Consumidor**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

NUNES, Luis Antonio Rizzatto. **Curso de Direito do Consumidor**. 8.ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A Eficácia dos Direitos Fundamentais**: Uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional. 12. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2015.

SILVA, José Afonso da Silva. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 25. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2005.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de Direito do Consumidor**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2017.