

Questão Discursiva 03441

Em caso de antinomia entre o Código de Defesa do Consumidor e os tratados internacionais que regulamentam a ordenação do transporte aéreo internacional, dos quais o Brasil é signatário, qual norma é prevalente? Justifique sua resposta com base nas normas internas (legais e constitucionais) e internacionais relacionadas à matéria, bem como na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal.

Resposta #003977

Por: Kenia Rezende Dos Santos 2 de Abril de 2018 às 20:12

De acordo com o art. 178 da CRFB/88, cabe a lei dispor sobre a ordenação do transporte aquático, terrestre e aéreo, observados os acordos internacionais firmados pelo Brasil, bem como o princípio da reciprocidade no que concerne ao transporte aéreo internacional.

A Convenção de Varsóvia foi internalizada no Brasil por meio do decreto 20.704/31 e regula questões atinentes à responsabilidade civil na prestação de serviços de transporte aéreo internacional. Encontra-se em aparente antinomia com o CDC, sobretudo quando regula prazos prescricionais e limites máximos indenizatórios. Explique-se: ste assegura ao consumidor a reparação plena, ao passo que aquele prevê limites máximos a serem pagos pelas companhias aereas; este prevê prazo prescricional de 05 anos, equanto aquele prevê prazo prescricional de 02 anos.

Em 2012 o STJ firmou entendimento de que seria aplicado, à hipótese, o CDC, por ser este mais protetivo ao consumidor.

Não obstante, em 2017 o STF apreciou a questão em sede de repercussão geral, estabelecendo a aplicabilidade do Pacto de Varsóvia, que, nos termos do art. 178 regula de maneira específica o transporte aéreo internacional. Considerando que tanto o CDC quanto o referido Pacto têm status de lei ordinária federal, o conflito aparente de normas, neste caso, deve ser resolvido pelos critérios da especialidade - o Pacto de Varsóvia é norma especial, por que regula especificamente o transporte aéreo internacional -, e cronológico - apesar de internalizado em 1931, o Pacto de Varsóvia sofreu várias alterações posteriores ao CDC.

Importa salientar que a responsabilidade civil decorrente de contrato de transporte aéreo doméstico rege-se pelo CDC.

Resposta #003918

Por: MARIANA JUSTEN 17 de Março de 2018 às 11:41

As normas que regem os transportes aéreos internacionais são as Convenções de Varsóvia e demais tratados e convenções que o Brasil seja signatário.

Isso porque, o STF, quando provocado para tanto, entendeu que as convenções internacionais que tratam sobre transportes aéreos internacionais têm natureza de norma suprallegal, razão pela qual prevalecem sobre as normas infraconstitucionais brasileiras, dentre as quais o Código de Defesa do Consumidor.

O STF fundamentou sua decisão no art.178 da CF, o qual dispõe que a lei disporá sobre os transportes aéreos, mas deve, quanto ao transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. Portanto, foi a própria Constituição que estabelece prevalência dos tratados e convenções internacionais sobre transporte aéreos internacionais em relação ao CDC.

Resposta #004014

Por: ALEXANDRE DA SILVA DELAI 12 de Abril de 2018 às 15:33

Antinomia jurídica é fenômeno que ocorre quando, em tese, há mais de uma norma aplicável ao mesmo caso concreto. Então, como hipoteticamente há incidência de mais de uma norma ao caso, ocorre um aparente conflito entre normas jurídicas. Tal conflito é denominado de aparente porque o ordenamento jurídico não tolera antinomias. Na realidade, ainda que em tese haja a possibilidade de conflitos, o próprio ordenamento jurídico traz mecanismos de solução desses conflitos.

Tradicionalmente, a superação das antinomias sempre foi feita por meio de critérios básicos como a especialidade da norma, a hierarquia e o tempo de vigência, se posterior ou anterior, uma norma em relação a outra. Mais recentemente, outros critérios vêm sendo adotados como a teoria do diálogo de fontes, em que duas normas aparentemente em conflito podem ser aplicadas em diálogo (ao invés de um monólogo dado pelos critérios clássicos). Permite-se, assim, uma aplicação de complementaridade, de influências recíprocas e de coerência. Em Direito Constitucional, também se avançou muito na hermenêutica jurídica por meio das contribuições do direito americano e alemão.

Apesar de toda complexidade existente na interpretação das normas e solução de eventuais antinomias, no presente caso em análise, em que hipoteticamente se ilustra antinomia entre Código de Defesa do Consumidor e os tratados internacionais que regulamentam a ordenação do transporte aéreo internacional, dos quais o Brasil é signatário, o SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL adotou o entendimento de que os tratados internacionais devem prevalecer em razão do princípio da especialidade.

Com efeito, a Constituição Federal, em seu artigo 5º, parágrafo 2º, estabelece que para além dos direitos e garantias fundamentais previsto no artigo mencionado, não se devem ignorar outros decorrentes de tratados em que a República Federativa do Brasil seja parte. No ponto, aliás, o próprio Código de Defesa do Consumidor traz norma no mesmo sentido (artigo 7º).

Fora isso, a CF, em seu artigo 178, estabelece expressamente que a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, **quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.**

Nesse sentido, como existem dois tratados que regulamentam o transporte internacional de passageiros (Montreal e Varsóvia), devem eles prevalecer em relação ao Código de Defesa do Consumidor (artigo 2, parágrafo segundo, da LINDB).

Nesse sentido, a jurisprudência acima supera a anterior, no sentido de que se aplicava integralmente o CDC em detrimento de tratados internacionais. O entendimento, agora, tem muita importância prática, em especial em se tratando do valor indenizatório no caso de extravio de malas e bagagens. Pelo CDC, a reparação deve ser integral. Mas pelos tratados assinados pelo Brasil, há tabelamento de valores. Fora isso, também há importante alteração com relação ao prazo prescricional para ações indenizatórias. O que antes era de 5 anos, de acordo com o CC, passa a ser de 2 anos, de acordo com os tratados internacionais que regulam o tema.