

A Responsabilidade do Transportador Aéreo no Extravio de Bagagem em Voos Internacionais: Limites e Cautelas

Thyago Garcia

1. Introdução

O cenário do transporte aéreo internacional contemporâneo exige o que a doutrina denomina "*diálogo das fontes*"[1], um fenômeno em que diferentes normas não se excluem; antes disso, se coordenam para solucionar um caso concreto. Esse labirinto normativo mencionado decorre da coexistência de sistemas jurídicos com naturezas distintas: **1) a proteção genérica do Código Civil e a integral do Código de Defesa do Consumidor; 2) a especialidade técnica das Resoluções da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e 3) a supremacia dos tratados internacionais em questões de transporte transfronteiriço, segundo o entendimento do Supremo Tribunal Federal.**

A espinha dorsal dessa responsabilidade repousa sobre a ideia de que o contrato de transporte é uma obrigação de resultado. A esse respeito, o art. 749 do Código Civil dita que o transportador não apenas se compromete a deslocar o passageiro, como também, assume o dever de custódia sobre os seus pertences, a fim de garantir a integridade da bagagem desde o momento do *check-in* até a entrega final. Essa "*cláusula de incolumidade*" implica que qualquer falha no serviço, seja ela um dano físico à mala, ou pior, o seu eventual extravio, configura um inadimplemento contratual que gera, de imediato, o dever de reparar o prejuízo.

Entretanto, a aplicação prática dessa reparação sofre uma importante filtragem por meio da Resolução nº 400/2016 da ANAC[2]. Esta norma atua como um braço administrativo que define "*como*" e "*quando*" da assistência. Isto é, ela estabelece prazos rígidos que visam dar previsibilidade, tanto para a companhia aérea, quanto para o viajante, a fim de evitar que a incerteza sobre o paradeiro da bagagem se prolongue indefinidamente. Nesse sentido, a ANAC fixa o prazo de 21 dias para a localização de bagagens em voos internacionais, marco temporal que transforma uma falha operacional temporária em um dano definitivo indenizável.

Certo é que, a peça mais complexa desse quebra-cabeça, no entanto, é a "*Convenção de Montreal*", tratado internacional internalizado no ordenamento

jurídico brasileiro por meio do Decreto nº 5.910/2006[3]. Por tempos, discutiu-se se a Lei nº 8.078/90 (CDC) deveria prevalecer sobre as limitações tarifárias internacionais; todavia, o Supremo Tribunal Federal, ao julgar o RE 636.331/RJ (Tema 210)[4], pacificou a questão ao dar primazia ao tratado internacional para danos materiais, e, conseqüentemente, impôs um teto ao ressarcimento financeiro ao passageiro que não tomou a cautela de declarar o valor de seus bens no embarque.

Em última análise, esse ecossistema jurídico demonstra que o direito ao ressarcimento no transporte aéreo não é absoluto nem automático em sua totalidade. Ele exige uma postura ativa do passageiro e uma gestão eficiente do transportador aéreo. Enquanto o Código Civil[5] oferece o fundamento e a ANAC dita o procedimento, a “*Convenção de Montreal*” estabelece os limites econômicos da operação. Compreender essa interação é fundamental para navegar com segurança jurídica em um mundo onde o fluxo de pessoas e bens ignora fronteiras; mas, não as regras que as regem. É sob esse panorama que se tratará da matéria.

2. O Código Civil e o Dever de Cuidado do Transportador

O contrato de transporte no ordenamento jurídico brasileiro traduz atividade imbuída de uma rigorosa cláusula de incolumidade. A base da responsabilidade do transportador reside, fundamentalmente, nos artigos 749 e 750 do Código Civil, que elevam o padrão de cuidado exigido. Nessa toada, ao aceitar a tarefa de transportar um bem, o legislador estabeleceu que o transportador assume uma obrigação de resultado, com o ensina Diniz, *ipsis litteris*, “*ante o fato de sua obrigação ser de resultado, o transportador deverá conduzir a coisa ao seu destino, tomar todas as providências para que não se deteriore, sob pena de responder pelo dano ou avaria que vier a sofrer enquanto estiver sob seus cuidados*”[6].

Isso significa que o compromisso firmado não é apenas o de tentar realizar o transporte; mas, de efetivamente conduzir a coisa ao seu destino final, e garantir que ela chegue exatamente nas mesmas condições em que foi entregue na origem. Para que esse resultado seja alcançado, o transportador deve tomar todas as cautelas necessárias para manter a bagagem em bom estado, bem como, zelar pela sua integridade física contra avarias, destruição, ou mesmo, o seu extravio.

Além disso, o dever de cuidado estende-se à dimensão temporal, sendo imperativo que a entrega ocorra no prazo ajustado ou previsto. Qualquer desvio desse padrão, seja pela deterioração do objeto ou pela impontualidade, caracteriza uma falha no dever de custódia, e pode sujeitar a transportadora à reparação dos danos causados. A delimitação dessa responsabilidade, contudo, possui marcos temporais que são cruciais, pois como leciona Gonçalves, *ipsis litteris*, “começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; e só termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado”[7].

É importante notar que, segundo o art. 750 do Código Civil, essa responsabilidade é limitada ao valor constante do conhecimento de transporte. A informação repassada pelo passageiro ao transportador, por meio de declaração própria, funciona como a baliza econômica da relação, tendo em vista que fixa o montante que o transportador se obriga a garantir em caso de intercorrência. Na maioria dos voos, porém, o passageiro não preenche o valor dos bens no bilhete ou comprovante de bagagem. Nesses casos, o “conhecimento de transporte” registra apenas o volume, o que abre margem para a aplicação das indenizações tarifadas abstratas, em evidente prejuízo patrimonial na hipótese de extravio.

Nesse contexto, o legislador compreende que o transporte é uma engrenagem vital da economia e que o risco ilimitado poderia inviabilizar a atividade ou tornar os custos proibitivos. Assim, a “baliza econômica” estabelecida pelo conhecimento de transporte e pelas convenções internacionais funciona como um redutor de incertezas. O teto indenizatório, conforme aquele dispositivo, permite que as transportadoras dimensionem seus custos operacionais e contratos de seguro, de modo a garantir a viabilidade do setor. Assim, a eficiência e a segurança deixam de ser apenas metas operacionais e passam a ser pilares jurídicos.

Isto é, a eficiência é exigida na medida em que o transportador deve cumprir o resultado prometido, qual seja, a entrega no destino e no prazo. Já a segurança se manifesta no dever de cuidado do transportador para com o patrimônio alheio, uma vez que sob a sua custódia, torna-se sagrado para o Direito Civil, com exigência de vigilância que não admite falhas. Trata-se, portanto, de um arranjo que protege o patrimônio do viajante sem sufocar a logística do transportador, além de manter o fluxo de bens e pessoas sob uma rede de proteção.

3. A Resolução nº 400/2016 da ANAC e a Responsabilização do Transportador

A Resolução nº 400/2016 da ANAC representa um marco na proteção do passageiro, porquanto ela atua na lacuna entre a abstração da lei e a realidade das operações aeroportuárias. Ao conferir densidade prática aos princípios de responsabilidade, a norma transformou o dever genérico de indenizar em um roteiro de ações mandatórias. É por isso que se pode afirmar que, com o advento dessa resolução - *que inclusive está em processo de atualização pela ANAC* - o direito se tornou mensurável e o descumprimento, imediatamente identificável.

A despeito dos reconhecidos benefícios trazidos pela Resolução nº 400/2016 da ANAC, o Judiciário tem aplicado os valores previstos nessa norma, quando da sua edição, sem a devida atualização, o que segundo Marques e Targa é totalmente equivocado, tendo em vista que, *ipsis litteris*, “*parece de interpretação literal da norma internacional que devem ser aplicados os limites devidamente revisados, já que é o próprio artigo 24 da Convenção assim determina! Não podemos, novamente, ser o único país que prejudica o consumidor do transporte aéreo internacional*”[8].

No contexto específico do transporte internacional, a rigidez do artigo 32 da Resolução nº 400/2016 da ANAC cumpre uma função de harmonização sistêmica. Enquanto o Código Civil oferece a base subjetiva da responsabilidade, a ANAC define a logística da crise. Nessa senda, estabelecer marcos temporais não é apenas uma questão de contagem de dias, e sim, de segurança jurídica, porquanto o passageiro passa a ter o direito de saber exatamente quando sua expectativa de reaver os bens extraviados deve ser substituída pela expectativa de receber o valor equivalente:

Art. 32. O recebimento da bagagem despachada, sem protesto por parte do passageiro, constituirá presunção de que foi entregue em bom estado.

§1º. Constatado o extravio da bagagem, o passageiro deverá, de imediato, realizar o protesto junto ao transportador.

§2º. O transportador deverá restituir a bagagem extraviada, no local indicado pelo passageiro, observando os seguintes prazos:

I - em até 7 (sete) dias, no caso de voo doméstico; ou

II - em até 21 (vinte e um) dias, no caso do voo internacional.

§3º. Caso a bagagem não seja localizada nos prazos dispostos no §2º deste artigo, o transportador deverá indenizar o passageiro em até 7 (sete) dias.

Note-se que os marcos temporais previstos no art. 32 da Resolução nº 400/2016 da ANAC não possuem apenas função procedimental ou indenizatória. Na prática regulatória, eles desempenham relevante papel de política pública voltada à disciplina da atividade econômica das companhias aéreas, funcionam como verdadeiros parâmetros de governança operacional e estímulo à eficiência logística do transporte aéreo. Percebe-se, nesse panorama, que a norma estabelece um sistema escalonado de responsabilização: inicialmente, concede-se à transportadora o prazo de até 7 (sete) dias para restituição da bagagem extraviada em voos domésticos e até 21 (vinte e um) dias em voos internacionais.

Ultrapassado esse último marco temporal, forma-se a presunção regulatória de perda definitiva da bagagem e surge para a empresa o dever de indenizar o passageiro no prazo subsequente de 7 (sete) dias. Sob a ótica regulatória e econômica, tais marcos funcionam como instrumentos de “*balizamento*” da atuação das companhias aéreas. A ANAC, ao definir limites temporais objetivos, cria incentivos concretos para que as empresas aprimorem seus mecanismos internos de rastreamento, localização e devolução de bagagens. Isso porque o descumprimento dos prazos gera responsabilidade civil, além de produzir um impacto financeiro direto, reputacional e operacional para a transportadora.

Em outras palavras, a estrutura normativa foi desenhada para evitar a inércia empresarial. Ao saber previamente que o transcurso de 21 (vinte e um) dias acarretará presunção de perda definitiva, o que gera imediatamente a obrigação indenizatória em curto prazo, a companhia aérea passa a ter forte incentivo econômico para localizar e devolver a bagagem antes da consolidação do dano regulatório. A consequência prática é a indução de investimentos em tecnologia logística, sistemas de *tracking* em tempo real, integração entre aeroportos, etiquetagem inteligente e protocolos mais eficientes de gerenciamento de extravio.

O modelo adotado pela Resolução nº 400/2016 da ANAC aproxima-se, portanto, de técnicas modernas de regulação responsiva, nas quais a norma estrutura comportamentos desejáveis no mercado. Os prazos funcionam como mecanismos de pressão regulatória voltados à redução do extravio prolongado, à melhoria da experiência do consumidor e ao incremento da confiabilidade do sistema aéreo. Além disso, a previsibilidade temporal beneficia o passageiro, que deixa de permanecer em situação de incerteza acerca do paradeiro de seus bens. Desse jeito, a norma evita que ele fique submetido a respostas evasivas ou à perpetuação de procedimentos administrativos internos sem conclusão objetiva, o que concretiza os princípios da transparência, eficiência e boa-fé objetiva.

4. A Convenção de Montreal e o Entendimento do STF (Tema 210)

A “*Convenção de Montreal*”[9], formalmente denominada “*Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional*”, foi celebrada em 1999 e incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto nº 5.910/2006. Esse tratado internacional uniformiza as regras aplicáveis ao transporte aéreo internacional de passageiros, bagagens e cargas, e estabelece parâmetros objetivos de responsabilidade das companhias aéreas, inclusive quanto aos limites indenizatórios oriundos de atraso, dano, destruição ou extravio de bagagem:

No tocante ao extravio de bagagem, a “*Convenção de Montreal*” prevê a responsabilidade objetiva do transportador aéreo pelos danos causados ao passageiro, independentemente de culpa, salvo hipóteses excepcionais previstas no próprio tratado. Todavia, diferentemente da sistemática protetiva ampla do Código de Defesa do Consumidor, esse tratado estabelece limites tarifados para a reparação dos danos materiais, atualmente calculados em Direitos Especiais de Saque (DES), unidade monetária definida pelo Fundo Monetário Internacional (FMI).

Nesse sentido, na hipótese de extravio de bagagem pela companhia aérea, em voo internacional, questionava-se no âmbito de ações judiciais se haveria a imposição de limitação indenizatória, na forma estabelecida pela “*Convenção de Montreal*”, independentemente do valor dos bens perdidos, ou se haveria a necessidade de reparação integral, segundo o Código de Defesa do Consumidor. A discussão foi enfrentada pelo Supremo Tribunal Federal no

julgamento do Tema 210 da Repercussão Geral (RE 636.331/RJ e ARE 766.618/SP), quando se fixou a 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"

E a razão desse entendimento decorre da própria estrutura hierárquica das normas no ordenamento jurídico brasileiro. Ora, os tratados internacionais ratificados pelo Brasil que não versam sobre direitos humanos, como é o caso da “*Convenção de Montreal*”, possuem *status* equivalente ao de lei ordinária. Assim, esses tratados se situam em posição equânime às leis ordinárias internas, a exemplo do Código de Defesa do Consumidor; mas, por respeito ao art. 178 da Constituição Federal há hegemonia das convenções internacionais, a menos que não tenha sido atendido o princípio da reciprocidade, ou a menos que se declare a inconstitucionalidade da norma da Convenção, consoante lição doutrinária:

A obrigatoriedade dos tratados advém, antes de tudo, do princípio da *pacta sunt servanda*, amplamente reconhecido e respeitado na sociedade internacional. No entanto, a validade dos tratados em determinados ordenamentos jurídicos poderá depender de determinados procedimentos previstos no direito interno de cada país. É o caso, por exemplo, do Brasil, onde os tratados, para produzirem efeitos, além de ratificados, devem ser promulgados, através de decreto, publicados e registrados. Uma vez promulgado através de Decreto, o tratado internacional equipara-se, hierarquicamente, à lei ordinária – o que é conhecido como princípio da paridade hierárquica entre tratados e leis – e, por isso, eventual conflito entre as disposições destes poderá ser resolvido através da aplicação dos critérios temporal e de especialidade. O artigo sob comento, todavia, parece conter exceção a referido princípio da paridade hierárquica, na medida em que determina que a lei que versar sobre ordenação do transporte internacional deverá necessariamente observar os tratados internacionais, independentemente de ser mais específica ou posterior ao mesmo, o que equivale a dizer que o tratado internacional – *após a sua devida promulgação através de decreto* – sempre prevalecerá, sob pena de incidir a lei ordinária em vício de inconstitucionalidade. Tal exceção, todavia, depende da observância do princípio da reciprocidade, ou seja, da existência de tratamento igualitário sobre o assunto pelos demais países signatários do acordo. Destaca-se, nesse

contexto, a Convenção de Varsóvia de 1929 sobre transporte aéreo internacional, ratificada pelo Brasil em 1931. (ARAGÃO, Alexandre Santos. Art. 178. In: CANOTILHO, J. J. Gomes; et al. *Comentários à Constituição do Brasil*. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013. p. 1.856)

Com esse entendimento, o Supremo Tribunal Federal reconheceu que, nas hipóteses de transporte aéreo internacional, os tratados internacionais ratificados pelo Brasil prevalecem sobre as disposições do CDC, no que diz respeito à reparação de danos materiais decorrentes de extravio de bagagem. Assim, a indenização material deve observar os limites indenizatórios previstos na “*Convenção de Montreal*”. É crucial notar que essa prevalência se aplica apenas às pretensões de indenização por danos materiais. O dano moral, por sua natureza extrapatrimonial e ligada à dignidade da pessoa humana, continua sendo arbitrado com base no CDC e na prudente análise judicial, sem os tetos das convenções.

Sobre esse aspecto, a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal encontra-se firmada no sentido de que eventuais danos morais decorrentes de extravio de bagagem não se submetem aos limites indenizatórios previstos em tratados internacionais, como a “*Convenção de Montreal*”. Tal entendimento mostra-se ainda mais evidente em situações marcadas por circunstâncias agravantes, como a demora excessiva na restituição da bagagem, a ausência de assistência adequada ao passageiro ou o comprometimento de viagens profissionais, acadêmicas ou familiares. Essa orientação foi consolidada pela mais alta Corte Jurisdicional no julgamento do Tema 1.240 da Repercussão Geral (RE 1.394.401/SP)[10]:

Ementa Direito civil. Responsabilidade civil. Danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional. Inaplicabilidade do Tema 210 da repercussão geral. Distinção. Não incidência das normas previstas na Convenções de Varsóvia e Montreal. (...) 3. Fixada a seguinte tese: Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional. (RE 1394401 RG, Relator(a): MINISTRA PRESIDENTE, Tribunal Pleno, julgado em 15-12-2022, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-039 DIVULG 02-03-2023 PUBLIC 03-03-2023)

Logo, embora o Supremo Tribunal Federal tenha reconhecido a prevalência dos tratados internacionais sobre o Código de Defesa do Consumidor como

parâmetro limitador da indenização por danos materiais em casos de extravio de bagagem em voos internacionais, isso não significa que o passageiro que tem sua mala perdida com itens de alto valor ficará desamparado. Isso porque, a própria “*Convenção de Montreal*” e a Resolução nº 400/2016 da ANAC preveem mecanismos aptos a prevenir ou mitigar eventuais prejuízos suportados pelo viajante, para além da possibilidade de exigência de reparação por danos morais que tenha sofrido.

5. A Declaração Especial de Valor e a Proteção Efetiva do Passageiro

A denominada “*declaração especial de valor*” apresenta-se, no atual regime jurídico do transporte aéreo internacional, como o principal instrumento à disposição do passageiro para afastar a limitação indenizatória convencional e viabilizar o ressarcimento integral dos danos materiais decorrentes do eventual extravio de bagagem, sobretudo quando os bens despachados superam os limites previstos na “*Convenção de Montreal*”. Não por outra razão, o próprio tratado internacional contempla expressamente essa possibilidade em seu art. 22, “*item 2*”, ao admitir que o passageiro, no momento da entrega da bagagem ao transportador, declare interesse especial na entrega no destino, mediante eventual pagamento suplementar, conforme excerto abaixo nos seguintes termos:

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.

Em outras palavras, no momento do despacho da bagagem, o passageiro possui a faculdade de informar formalmente à companhia aérea que os bens transportados possuem valor superior ao limite indenizatório ordinariamente previsto pela “*Convenção de Montreal*”. A partir da realização dessa declaração, a companhia aérea deixa de responder apenas dentro dos limites tarifários convencionais e passa a assumir responsabilidade até o valor expressamente indicado pelo passageiro. Ou seja, se ocorrer o extravio

definitivo da bagagem, a indenização material deverá corresponder ao montante declarado.

Em complemento a “*Convenção de Montreal*”, a Resolução nº 400/2016 da ANAC, em seu art. 17, também assegura ao passageiro o direito de declarar valor superior para a bagagem despachada, justamente como forma de ampliar o limite de responsabilidade da companhia aérea na hipótese de eventual extravio. A norma regulatória brasileira reforça, portanto, a lógica do tratado internacional ao permitir que o consumidor, previamente, ajuste uma cobertura compatível com o efetivo valor dos bens transportados, para que não seja lesado por falha do transportador:

Art. 17. No despacho da bagagem, caso o passageiro pretenda transportar bens cujo valor ultrapasse o limite de indenização de 1.131 (mil e cento e trinta e um) Direitos Especiais de Saque - DES, poderá fazer declaração especial de valor junto ao transportador.

§1º. A declaração especial de valor deverá ser feita mediante o preenchimento de formulário fornecido pelo transportador, garantida uma via ao passageiro.

§2º. A declaração especial de valor terá como finalidades declarar o valor da bagagem despachada e possibilitar o aumento do montante da indenização no caso de extravio ou violação.

§3º. Outros limites de indenização deverão ser observados no transporte internacional, conforme o tratado internacional aplicável, e deverão ser devidamente informados ao passageiro.

A propósito, o contexto da “*Convenção de Montreal*” e da Resolução nº 400/2016 da ANAC, os limites indenizatórios aplicáveis ao extravio de bagagem em voos internacionais não são fixados em moeda nacional; mas, sim em “*Direitos Especiais de Saque*” (DES), unidade monetária internacional criada pelo Fundo Monetário Internacional (FMI). Note-se que o DES não é uma moeda física em circulação, e funciona, na verdade, como um ativo financeiro de referência calculado com base nas cinco principais moedas do cenário econômico internacional, como dólar norte-americano, euro, libra esterlina, yuan chinês e iene japonês.

Sob a perspectiva prática, a declaração especial de valor revela-se medida de extrema relevância para passageiros que transportam objetos de elevado valor econômico, tais como equipamentos eletrônicos, instrumentos profissionais, materiais esportivos, joias, obras intelectuais, equipamentos fotográficos ou itens indispensáveis ao exercício profissional. Isso porque, na ausência dessa declaração formal, eventual indenização por danos materiais ficará restrita ao cálculo baseado em “*Direitos Especiais de Saque*” (DES), ainda que o prejuízo efetivamente suportado pelo passageiro seja muito superior.

Por essa razão, muitos passageiros acreditam equivocadamente que serão integralmente ressarcidos pelos bens transportados em caso de extravio definitivo da bagagem, quando, na realidade, a indenização material poderá ficar restrita ao teto convencional calculado em Direitos Especiais de Saque. Daí porque, após o entendimento consolidado pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento do Tema 210 da Repercussão Geral, tornou-se juridicamente difícil a possibilidade de afastamento dos limites indenizatórios previstos no tratado internacional, porquanto respaldado em dispositivo da própria Constituição Federal de 1988[11].

Nesse cenário, a declaração especial de valor assume posição de verdadeiro escudo patrimonial do passageiro diante das limitações impostas pelo sistema internacional de transporte aéreo. Em tempos nos quais uma bagagem pode transportar instrumentos de significado material, pessoal e afetivo, confiar apenas nos limites indenizatórios convencionais pode significar transformar um simples contratempo em prejuízo irreparável. Parece-nos, pois, evidente que mais do que uma faculdade do passageiro, trata-se de um dever preventivo, que antecipa riscos, preserva patrimônio e confere maior segurança jurídica ao transporte.

6. Conclusão

O extravio de bagagem em voos internacionais revela, com especial nitidez, a complexidade das relações jurídicas contemporâneas. O que, à primeira vista, poderia parecer simples falha operacional da companhia aérea, na realidade, insere-se em um sofisticado sistema normativo composto pelo Código Civil, pelo Código de Defesa do Consumidor, pelas normas regulatórias da ANAC e pelos tratados internacionais incorporados ao ordenamento jurídico brasileiro.

Nesse ambiente de pluralidade normativa, o contrato de transporte aéreo permanece sustentado por uma obrigação de resultado: o transportador não se compromete apenas a deslocar o passageiro de um ponto a outro, como também, a custodiar seus pertences e entregá-los incólumes no destino final. A perda, a avaria ou o atraso injustificado na restituição da bagagem representa, portanto, falha relevante na prestação do serviço e atrai o dever de reparação.

Contudo, no transporte aéreo internacional, esse dever de indenizar não se desenvolve de forma ilimitada. A “*Convenção de Montreal*”, ratificada pelo Brasil, estabelece limites os danos materiais, calculados em Direitos Especiais de Saque. E, conforme assentado pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento do Tema 210, tais limites prevalecem sobre o regime amplo de reparação previsto no Código de Defesa do Consumidor, em razão da especialidade e da força normativa dos tratados internacionais aplicáveis à ordenação do transporte internacional.

Isso não sugere, todavia, que o passageiro esteja desprotegido diante do eventual extravio de sua bagagem pela companhia aérea. Significa, antes, que a proteção jurídica exige cautela prévia. Isso porque, a reparação integral dos danos materiais, quando os bens transportados ultrapassam o teto da “*Convenção de Montreal*”, depende da adoção de providência simples, mas frequentemente ignorada: a declaração especial de valor no momento do despacho da bagagem.

É aqui que reside a advertência prática deste estudo: em tempos nos quais uma mala pode carregar equipamentos tecnológicos, bens de alto valor econômico e itens de profundo significado pessoal, confiar apenas nos limites ordinários da “*Convenção de Montreal*” pode transformar uma viagem em litígio e um extravio em prejuízo irreversível. A declaração especial de valor surge, assim, como instrumento de autoproteção patrimonial do passageiro, pois permite que a responsabilidade do transportador corresponda ao valor efetivamente declarado.

Ao mesmo tempo, permanece o direito à reparação por eventuais danos morais, por força do entendimento do Supremo Tribunal Federal no julgamento do Tema 1.240, que reafirmou que os limites tarifários da “*Convenção de Montreal*” não se aplicam aos danos extrapatrimoniais decorrentes do transporte aéreo internacional. Sob esse panorama, conclui-se, portanto, que a

responsabilidade do transportador aéreo internacional é marcada por um delicado equilíbrio entre previsibilidade econômica, segurança jurídica e proteção do passageiro.

Em última análise, fica claro que a bagagem não é apenas um volume despachado: é extensão da viagem, do trabalho, dos compromissos e, muitas vezes, da própria história pessoal do passageiro. Por isso, no transporte aéreo internacional, prevenir é mais do que recomendável; é juridicamente necessário. Nessa linha de raciocínio, a declaração especial de valor não deve ser vista como detalhe burocrático de viagem; mas, sim, como a cautela decisiva entre a reparação limitada e o efetivo ressarcimento do prejuízo eventualmente suportado.

Referências

[1] Diálogo porque há influências recíprocas; '*diálogo*', porque há aplicação conjunta das duas normas ao mesmo tempo e ao mesmo caso, seja complementariamente, seja subsidiariamente, seja permitindo a opção voluntária das partes sobre a fonte prevalente (*especialmente em matérias de convenções internacionais e leis modelos*) ou mesmo permitindo uma opção por uma das leis em conflito abstrato. Uma solução flexível e aberta, de interpenetração ou mesmo a solução mais favorável ao mais fraco da relação (*tratamento diferente dos diferentes*). (MARQUES, Claudia Lima. Diálogo entre o Código de Defesa do Consumidor e o novo Código Civil: do diálogo das fontes no combate às cláusulas abusivas. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 45, p. 71-99, 2003. p. 75).

[2] BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016. Diário Oficial da União, Brasília, Distrito Federal, 2016. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016>. Acesso em: 11 maio.2026.

[3]BRASIL. *Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006*.

Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Diário Oficial da União, Brasília, Distrito Federal, 2006. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm. Acesso em: 11 maio.2026.

[4] BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário nº 636331/RJ (Tema 210)*. Relatoria: Ministro Gilmar Mendes. Tribunal Pleno. Julgamento em 25/05/2017. Publicação em 13/11/2017. Processo Eletrônico com Repercussão Geral: Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14028416>. Acesso em: 11 maio. 2026.

[5] BRASIL. *Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002*.

Institui o Código Civil. Diário Oficial da União, Brasília, Distrito Federal, 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm. Acesso em: 11 maio.2026.

[6] DINIZ, Maria Helena. *Código Civil Anotado*. 15ª ed. rev. atual. ampl. São Paulo: Saraiva, 2010, p. 530.

[7] GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade Civil*. 8ª ed. São Paulo: Editora Saraiva: 2003, p. 284 e 309.

[8] MARQUES, Cláudia Lima; TARGA, Maria Luiza Baillo. Brasil indeniza de forma desatualizada os passageiros no transporte aéreo internacional. *Consultor Jurídico*. 19 de fevereiro de 2025. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2025-fev-19/brasil-indeniza-de-forma-desatualizada-os-passageiros-no-transporte-aereo-internacional/>. Acesso em: 11 maio.2026.

[9] Em síntese, o denominado Sistema de Montreal apresentada inovações que se escudaram na evolução do próprio transporte aéreo, da economia mundial e dos valores sociais, que propiciaram o nascedouro da ordem pública de proteção. Tais causas, jungidas à necessária compensação às vítimas de acidentes aéreos, deram gênese ao repúdio à denominada limitação da responsabilidade, nas hipóteses de dano-evento morte, ferimentos ou lesão corporal aos passageiros, por ocasião do transporte aéreo. Outrossim, depreende-se que houve adoção da teoria do risco da atividade empreendida, em detrimento da presunção de culpa, que orientava o sistema pretérito. Dessume-se, pois, que a responsabilidade não se escuda na atividade culposa do causador do dano, mas na própria atividade empreendida pelo transportador, caracterizando sua responsabilidade objetiva. (MORSELLO, Marco Fábio. *Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo*. São Paulo: Atlas, 2006, p. 72/75).

[10] BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário nº 1.394.401/SP (Tema 1.240)*. Relatoria: Ministra Rosa Weber. Tribunal Pleno. Julgamento em 15/12/2022. Publicação em 02/03/2023. Processo Eletrônico com Repercussão Geral: Disponível

em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=765953143>. Acesso em: 11 maio. 2026.

[11] BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, Distrito Federal, 1988. Disponível

em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 11 maio.2026.