

Coordenadores:  
**Marco Fábio Morsello**  
**Mario O. Folchi**  
**Emilio E. Romualdi**  
**Ricardo Bernardi**  
**Kleber Luiz Zanchim**  
**Eduardo Teixeira Farah**  
**Rodrigo Lima Vaz Sampaio**  
**Henrique Dada Paiva**  
**Ana Flávia Paiffer Dos Santos**  
**Camila Leiko Nakamura**

**ALADA em São Paulo, Brasil:**  
**XLV Jornadas Latino-Americanas de Direito**  
**Aeronáutico e Espacial**

1ª edição



EDITORA  
**IASP**

São Paulo  
2024

**ISBN 978-65-87082-33-2**

Edição e Distribuição da Editora IASP

Os autores desta obra gozam da mais ampla liberdade de opinião e de crítica. Cabendo-lhes a responsabilidade das ideias e conceitos emitidos em seu trabalho.

Instituto dos Advogados de São Paulo - IASP  
CNPJ 43.198.555/0001-00  
Av. Paulista, 1294 - 19º andar - CEP 01310-915  
São Paulo - SP - Brasil

Fundado em 29 de Novembro de 1874

Site: [www.iasp.org.br](http://www.iasp.org.br)  
E-mail: [iasp@iasp.org.br](mailto:iasp@iasp.org.br)

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS. Proibida a reprodução total ou parcial, por qualquer meio ou processo, especialmente por sistemas gráficos, microfílmicos, fotográficos, reprográficos, fonográficos, videográficos. Vedada a memorização e/ou a recuperação total ou parcial, bem como a inclusão de qualquer parte desta obra em qualquer sistema de processamento de dados. Essas proibições aplicam-se também às características gráficas de obra e à sua editoração. A violação dos direitos autorais é punível como crime (art. 184 e parágrafos, do Código 110 da Lei 9.610, de 19.02.1998, Lei dos Direitos Autorais).

As opiniões contidas nesta Obra não representam, necessariamente, a posição do IASP.

Revisão: Autores e Coordenadores

Design da Capa, diagramação e projeto gráfico: Eduardo Pedro - [du@eduardopedro.com.br](mailto:du@eduardopedro.com.br)

# **ALADA em São Paulo, Brasil:**

## **XLV Jornadas Latino-Americanas de Direito Aeronáutico e Espacial**

### **Coordenadores**

Marco Fábio Morsello	Eduardo Teixeira Farah
Mario O. Folchi	Rodrigo Lima Vaz Sampaio
Emilio E. Romualdi	Henrique Dada Paiva
Ricardo Bernardi	Ana Flávia Paiffer Dos Santos
Kleber Luiz Zanchim	Camila Leiko Nakamura

### **Autores**

Alessandro Zampone	Marta Gaggero
Anna Konert	Martín Fernández
Anna L. Melania Sia	Martín Turner
Carlos A. Neves Almeida	Maximiliano Escobar Saavedra
Carlos Maria Vassallo	Michele M. Comenale Pinto
Eduardo Néstor Balian	Miguel Mena Ramírez
Elisabetta Giovanna Rosafio	Orlando Eduardo Natiello
Emilio Romualdi	Patricia Leal Ferraz
Giovanni Pruneddu	Renan Melo
Guadalupe Hidalgo	Ricardo Bernardi
Jayme Barbosa Lima Netto	Ricardo Elias Maluf
Joandre Antonio Ferraz	Ricardo Trevisi
José Elías Del Hierro Hoyos	Roana Cristina Nascimento
Luana Corina Medéa Antonioli Zucchini	Roberto José Silveira Honorato
Luca Ancis	Rogério Martes Lemos Passos
Manuel Guillermo Sarmiento García	Tito Reyes
María Victoria Petit Lavall	Valentina Corona
Marcial Duarte de Sá Filho	Valéria Curi de Aguiar e Silva Starling
Marcio Souto	Valnora Leister
Marco Fábio Morsello	Yolanda Bustos Moreno



EDITORA  
**IASP**

# **O Acesso Transnacional à Justiça no Transporte Internacional de Passageiros: A Convenção de Montreal, O Direito Brasileiro e O Excesso de Judicialização**

---

**Valéria Curi de Aguiar e Silva Starling**

Doutoranda em Direito Internacional na Universidade de Brasília, Mestre em Direito do Estado e Bacharel em Direito pela PUC/SP. Conselheira do Instituto Brasileiro de Direito Aeronáutico (IBAER); fundadora do Instituto Panamericano de Direito Aeronáutico (IPDA); membro da Comissão de Direito Aeronáutico da OAB/SP. É sócia fundadora de Di Ciero Advogados e advogada militante no Direito Aeronáutico há mais de 20 anos.

## Resumo

O Brasil, atualmente, é o *Forum Shopping* da aviação civil reunindo 98,5% das ações cíveis de passageiros do mundo. Esse desproporcional número de processos judiciais não tem relação com o serviço prestado (que é muito bom no Brasil), e sim a dois fatores combinados: o fácil acesso à Justiça e a ilimitada aplicação pelos Tribunais brasileiros de danos morais *in re ipsa* aos casos. A comparação entre a jurisdição brasileira e da Convenção de Montreal, nos casos relativos aos passageiros transnacionais, mostra apenas um ponto de conflito (Código de Defesa do Consumidor, 101, I e Código de Processo Civil, 22, II com a Convenção de Montreal, art. 33, 2). Ainda, na comparação, os Tribunais brasileiros estão mais abertos a aplicar a Convenção de Montreal (Tema 210 do Supremo Tribunal Federal - STF), no que diz respeito à questão processual da jurisdição, do que no direito material, onde aplicam a legislação brasileira para arbitrar livremente os danos morais, o que quase sempre ocorre de forma presumida. A aplicação irrestrita de danos morais no transporte aéreo internacional foi endossada pelo recente Tema 1240 do STF, o que aumenta a atração do Brasil como Forum Shopping da aviação civil no mundo. As novas tecnologias se apresentam aos consumidores e facilitam o acesso à jurisdição, mas também dão margem ao estabelecimento de empresas eletrônicas (sites ou aplicativos, brasileiros e estrangeiros) que promovem o ajuizamento de demandas predatórias.

**Palavras Chave:** Transporte Aéreo Internacional de Passageiros; Convenção de Montreal; Tema 210 do Supremo Tribunal Federal; Jurisdição; Dano Moral *In re Ipsa*; Tema 1240 do Supremo Tribunal Federal; Excesso de Judicialização.

## Abstract

*Brazil, currently, is the “Forum Shopping” of civil aviation, bringing together 98.5% of the civil actions of passengers in the world. The disproportional number of lawsuits is not related to the service provided (it is very good in Brazil), but to two combined factors: easy access to Justice and unlimited by the application Brazilian courts of damages for emotional distress in re ipsa to cases. The comparison between the Brazilian jurisdiction and the Montreal Convention, in cases related to transnational passengers, shows only one point of conflict (Consumer Protection Code, 101, I and Civil Procedure Code, 22, II with the Montreal Convention, art. 33, 2). Still, in comparison, Brazilian Courts are more open to applying the Montreal Convention (Issue 210 of the Supreme Federal Court - STF), regarding the procedural issue of jurisdiction, than in substantive law, where to apply Brazilian legislation to freely arbitrate damages for emotional distress, which almost always occurs presumably. The unrestricted application of damages for emotional distress in international air transport was endorsed by the recent Issue 1240 of the STF, which increases the attraction of Brazil as Forum Shopping for civil aviation in the world. New technologies are presented to consumers and facilitate access to jurisdiction, but also give rise to the establishment of electronic companies (websites or apps, Brazilian and foreign) that promote the filing of predatory claims.*

**Keywords:** *International Passenger Air Transport; Montreal Convention; Issue 210 of the Supreme Federal Court; Jurisdiction; Damages for Emotional Distress In re Ipsa; Issue 1240 of the Supreme Federal Court; Excessive Use of the Courts.*

## 1. Introdução

O Instituto Brasileiro de Direito Aeronáutico – IBAER apurou que 98,5% das ações cíveis no mundo de passageiros contra as companhias aéreas estão concentradas no Brasil. Esse percentual alarmante consta expressamente da Cartilha do Transporte Aéreo, publicada em 25 de maio de 2021, pelo Conselho Nacional de Justiça <sup>[1]</sup>. Ao contrário do que se pode imaginar num primeiro momento, pelo menos para o transporte aéreo internacional, esse desproporcional número de processos judiciais não tem relação com o serviço prestado, visto que o mesmo serviço prestado no Brasil é aquele prestado nos demais países do mundo, com baixíssima judicialização.

Como estudante do Direito Internacional e advogada militante no transporte aéreo internacional de passageiros há mais de 20 anos, acredito que o excesso de judicialização, no Brasil, está ligado a ilimitada aplicação pelos Tribunais brasileiros de danos morais *in re ipsa* aos casos, pela interpretação de que é mandamento constitucional a indenização ampla por danos morais e pela interpretação, nos casos de transporte aéreo internacional, de que os danos morais não estariam contemplados

---

1. Para Cartilha do Transporte Aéreo do Conselho Nacional de Justiça, acesse: [https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2021/05/cartilha-transporte-aereo-CNJ\\_2021-05-20\\_V10.pdf](https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2021/05/cartilha-transporte-aereo-CNJ_2021-05-20_V10.pdf)

na Convenção de Montreal, ou que seus termos e limites não seriam adequados para a reparação integral dos danos <sup>[2]</sup>.

A esse respeito, em julgamento de 16 de dezembro de 2022, no RE 1.394.401- SP, o Supremo Tribunal Federal, em Plenário Virtual, declarou reafirmar o contido nos votos que fizeram parte do julgamento do Tema 210 do Supremo Tribunal Federal (STF) para criar uma nova Tese de Repercussão Geral, Tema 1.240, e dizer que, aos danos extrapatrimoniais decorrentes do contrato de transporte aéreo internacional, NÃO se aplica o Tema 210 do STF, ou seja, que os danos morais podem ser julgados de acordo com a legislação consumerista brasileira, porque os limites da Convenção de Montreal dizem respeito unicamente aos danos materiais, já que: *“a imposição de limites quantitativos preestabelecidos não parecem condizente com a própria natureza do bem jurídico tutelado, nos casos de reparação por dano moral”* <sup>[3]</sup>. O Tema 1.240, dessa forma, tem a seguinte redação:

*“Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional.”*

Essa decisão não altera o quadro atual de judicialização no Brasil, pois de certa forma o Judiciário já vinha atuando da forma estabelecida pelo Tema 1.240, mas pode agravá-lo. Com todo o respeito, o Supremo Tribunal Federal perdeu a chance de assegurar mais coerência e harmonia na disciplina, caso fosse reconhecida a aplicação integral da legislação internacional nas causas envolvendo o transporte aéreo internacional, sem a distinção entre danos materiais e morais, que a própria Convenção de Montreal jamais fez.

---

2. Dessa forma, reiteradamente, o Brasil nega vigência às normas e princípios previstos nos tratados internacionais sobre responsabilidade civil do transportador aéreo, considerados adequados pelo Brasil e por todos os 133 países signatários da Convenção de Montreal. Vide: [https://en.wikipedia.org/wiki/Montreal\\_Convention#:~:text=Other%20states%20that%20have%20ratified,Turkey%2C%20Ukraine%2C%20the%20United%20Arab](https://en.wikipedia.org/wiki/Montreal_Convention#:~:text=Other%20states%20that%20have%20ratified,Turkey%2C%20Ukraine%2C%20the%20United%20Arab)

3. STF, RE 1394401, voto da Min. Relatora Rosa Weber

Com efeito, a postura do Supremo Tribunal Federal na aplicação da Convenção de Montreal, só aumenta a atração do Brasil como *Forum Shopping* da aviação civil. A possibilidade de indenização ilimitada por danos morais presumidos no transporte aéreo se tornou um “investimento jurídico”, e faz com que, todos os dias, o Judiciário receba novas demandas. Daí a afirmação pública do CEO da Azul Linhas Aéreas Brasileira em 17 de novembro de 2022, ao afirmar que a empresa recebe: “4 mil novos processos judiciais todos os meses”<sup>[4]</sup>, sendo que esse excesso processual é um dos bloqueios para que o Brasil atraia novas empresas aéreas.

Seja como for, o que desde logo podemos afirmar é que temos hoje no Brasil, no campo da aviação civil, é o fenômeno do *forum shopping*, isto é, a opção por processar no Brasil, quando isso for possível ao passageiro.

Neste artigo, usaremos o método qualitativo e estamos nos propondo à fazer uma análise legislativa internacional e nacional sobre o tema do acesso transnacional à justiça no transporte aéreo internacional, além da verificação da aplicação na Convenção de Montreal (1999) no Direito brasileiro, quando da análise de alguns casos práticos sobre jurisdição, assim como a análise de como as novas tecnologias estão produzindo “*law techs*”, que praticam a advocacia predatória, ao se aproveitarem do Direito e Jurisprudência para processarem no Brasil.

## 2. Fundamentação

### 2.1. Da legislação aplicável à escolha do foro pelo passageiro transnacional no Brasil

Um dos escopos do Direito Internacional Privado é identificar o Direito aplicável em caso de conflito transnacional

---

4. Vide AEROIN: <https://aeroin.net/recebemos-4-mil-novos-processos-judiciais-todos-os-meses- afirma-ceo-da-azul/>

e determinar a autoridade competente ou jurisdição para análise do tema.

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 se sobrepõe à todas as demais normas, irradiando seus efeitos sobre elas, sendo o texto inaugural da nossa ordem jurídica e seu fundamento de validade. Destacamos, desde logo, os seguintes princípios constitucionais: o amplo acesso ao Judiciário (art. 5º, XXXV <sup>[5]</sup>), a proteção ao consumidor (art. 5º, XXXII <sup>[6]</sup>), à indenização ampla por danos materiais, morais e à imagem (art. 5º, V <sup>[7]</sup>) e, dentre os princípios da ordem econômica, a proteção do consumidor com a observância dos tratados, quanto à regulação do transporte aéreo internacional (arts. 170, V <sup>[8]</sup> e 178 <sup>[9]</sup>, *caput*).

No que tange ao Direito Aeronáutico, temos em vigor o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) de 1986, que determina, em seu artigo 1º, que: “*O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.*”, trazendo em seu Capítulo II, disposições de Direito Internacional Privado que trazem à baila o tema da jurisdição, como o artigo 10, I, que assim determina: “*Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros documentos que: I - excluam a competência de foro do lugar de destino.*” (grifamos).

---

5. CF, Art. 5º, XXXV: “*a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;*”

6. CF, Art. 5º, XXXII: “*o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;*”

7. CF, Art. 5º, V: “*é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;*”

8. CF, Art. 170, V: “*A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos a existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios... V - defesa do consumidor;*”

9. CF, Art. 178, *caput*: “*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.*”

No que diz respeito à legislação relativa ao transporte internacional, a Convenção de Montreal (1999) foi ratificada pelo Brasil, tendo entrado em vigência internacional no dia 4 de novembro de 2003 e em vigência nacional no dia 27 de setembro de 2006, com a publicação do Decreto nº 5.910/2006. No que diz respeito à jurisdição, a Convenção de Montreal, em seu artigo 33, estabelece o seguinte:

*“Artigo 33 – Jurisdição*

*1. A ação de indenização de danos deverá ser iniciada, à escolha do autor, no território de um dos Estados Partes, seja ante o tribunal do domicílio do transportador, da sede da matriz da empresa, ou onde possua o estabelecimento por cujo intermédio se tenha realizado o contrato, seja perante o tribunal do lugar de destino.*

*2. Com relação ao dano resultante na morte ou lesões do passageiro, a ação poderá ser iniciada perante um dos tribunais mencionados no número 1 deste Artigo ou no território de um Estado Parte em que o passageiro tenha sua residência principal e permanente no momento do acidente e para e desde o qual o transportador explore serviços de transporte aéreo de passageiros em suas próprias aeronaves ou nas de outro transportador, sob um acordo comercial, e em que o transportador realiza suas atividades de transporte aéreo de passageiros, desde locais arrendados ou que são de sua propriedade ou de outro transportador com o qual tenha um acordo comercial.*

*3. Para os fins do número 2,*

*a) “acordo comercial” significa um acordo, que não um contrato de agência, feito entre transportadores e relativo à provisão de seus serviços conjuntos de transporte aéreo de passageiros;*

*b) “residência principal e permanente” significa o domicílio do passageiro, no momento do acidente. A nacionalidade do passageiro não será o fator determinante a esse respeito.*

*4. As normas processuais serão reguladas pela lei nacional do tribunal que conhecer da questão.”*

Sobre o artigo 33 da Convenção de Montreal, comentamos que: a Convenção de Montreal permite que o Autor escolha, entre quatro opções de foro, sendo que, em caso de morte ou lesão do passageiro, mais uma opção se coloca: o local de seu domicílio ou residência (justamente por isso ficou conhecida como a “*fifth jurisdiction*”<sup>[10]</sup>). Além disso, as normas processuais serão reguladas pela lei nacional do Tribunal que conhecer da demanda<sup>[11]</sup>.

Paralelamente à legislação aeronáutica, vige a legislação brasileira genérica que também pode ser aplicável às relações do transporte aéreo, como: a Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (Decreto-lei nº 4657/1942), o Código de Defesa do Consumidor (1990), o Código Civil (2002) e o Código de Processo Civil (2015).

Antes de passar à análise dos Códigos, a Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (LINDB), Decreto-lei nº 4657, vem desde 1942 orientando nossos Tribunais na aplicação do Direito, determina em seu art. 12, *caput*, que: “*Art. 12. É competente a autoridade judiciária brasileira, quando for o réu domiciliado no Brasil ou aqui tiver de ser cumprida a obrigação.*”<sup>[12]</sup>.

A legislação genérica, notadamente o Código de Defesa do Consumidor (CDC), tem sido amplamente aplicada para resolução dos casos de transporte aéreo internacional, por ter o passageiro sido comparado à figura do consumidor, como destinatário final da prestação de serviço de transporte. O CDC não exclui outros

---

10. A denominação “*fifth jurisdiction*” é consagrada na Doutrina e pode ser encontrada in LEÓN, Pablo Mendes de; EYSKENS, Werner (*The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, pg. 1159 /1160); e também in DEMPSEY, Paul Stephen (*International Air Cargo & Baggage Liability and the Tower of Babel*, pg. 268); entre outros.

11. A Convenção de Varsóvia (1929) que precedeu à Convenção de Montreal trazia quatro possibilidades de Foros para demandas decorrentes do transporte aéreo internacional, sendo que já declarava que as normas processuais de tais demandas seriam as normas nacionais do Tribunal que conhecer da questão.

12. Sobre o art. 12 da LINDB, sempre pertinentes as lições de Maria Helena Diniz, em seu livro “Lei de Introdução ao Código Civil”, p. 299/313.

direitos previstos em Convenções Internacionais das quais o Brasil seja signatário (art. 7, *caput*<sup>[13]</sup>). Sobre a jurisdição, temos no CDC os artigos 93, I e II<sup>[14]</sup>, 101, I<sup>[15]</sup>, que outorgam ao consumidor (passageiro) o direito de escolha do foro competente, quer o foro do local do dano (“*onde ocorreu ou deva ocorrer o dano*”), que o foro do domicílio do autor, com o objetivo claro de facilitar a defesa de seus direitos<sup>[16]</sup> (CDC, art. 6º, VIII<sup>[17]</sup>).

No que diz respeito à jurisdição, o Código Civil (CC), no seu Capítulo XIV (arts. 730 a 756) que traz disposições que servem de base para todos os modais de Transporte, remete, aos contratos de transporte, os preceitos constantes da legislação especial de tratados e convenções internacionais, desde que não contrariem as disposições do Código (CC, art. 732<sup>[18]</sup>).

Por fim, no que concerne à legislação genérica nacional, muito importante mencionar o Código de Processo Civil (CPC) no rol das leis de interesse para o transporte aéreo, pois, além de dar relevância aos precedentes (na aviação internacional, o Tema nº 210 e o Tema nº 1240 do Supremo Tribunal Federal - STF), sobre a jurisdição em casos transnacionais o CPC determina que:

---

13. CDC, Art. 7, *caput*: “Os direitos previstos neste código 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.”

14. CDC, Art. 93: “Ressalvada a competência da Justiça Federal, é competente para a causa a justiça local: I - no foro do lugar onde ocorreu ou deva ocorrer o dano, quando de âmbito local; II - no foro da Capital do Estado ou no do Distrito Federal, para os danos de âmbito nacional ou regional, aplicando-se as regras do Código de Processo Civil aos casos de competência concorrente.”

15. CDC, Art. 101: “Na ação de responsabilidade civil do fornecedor de produtos e serviços, sem prejuízo do disposto nos Capítulos I e II deste título, serão observadas as seguintes normas: I - a ação pode ser proposta no domicílio do autor;”

16. Guillermo PALAO MORENO, em seu artigo “*Acesso de los Consumidores a la Justicia en la Unión Europea y Mercado Globalizado*”, aponta que também na Europa, desde a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, foram sendo desenvolvidas normas que dão uma atenção “desigual” ao consumidor, com a finalidade de protegê-lo, mas também com a perspectiva de facilitar e desenvolver o desenvolvimento do mercado europeu.

17. CDC, Art. 6º, VIII: “São direitos básicos do consumidor: VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências;”

18. CC, Art. 732: “Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.”

- I. Art. 13<sup>[19]</sup> - sejam utilizadas as normas processuais brasileiras aos casos, ressalvadas disposições específicas estabelecidas nas Convenções internacionais das quais o Brasil faça parte. Neste ponto, verificamos que o art. 13 do CPC está em total consonância com o art. 33, 4, da Convenção de Montreal;
- II. Art. 21<sup>[20]</sup> - atribui à autoridade brasileira a competência para as ações: em que o réu (independentemente de sua nacionalidade) estiver domiciliado no Brasil; em que a obrigação seja aqui cumprida; ou que o fundamento seja fato ocorrido ou ato praticado no Brasil;
- III. Art. 22, II<sup>[21]</sup> – a autoridade brasileira tem competência para processar e julgar as ações decorrentes de relação de consumo, quando o consumidor tiver domicílio ou residência no Brasil<sup>[22]</sup>. Entendemos que a competência atribuída no art. 22 é concorrente, pois no CPC os casos de competência exclusiva estão elencados no art. 23<sup>[23]</sup>;
- IV. Art. 83<sup>[24]</sup> – via de regra, o autor (seja brasileiro ou estrangeiro), que residir fora do Brasil, ou deixar de residir no Brasil no curso

---

19. CPC, Art. 13: “A jurisdição civil será regida pelas normas processuais brasileiras, ressalvadas as disposições específicas previstas em tratados, convenções ou acordos internacionais de que o Brasil seja parte.”

20. CPC, Art. 21: “Compete à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações em que: I - o réu, qualquer que seja a sua nacionalidade, estiver domiciliado no Brasil; II - no Brasil tiver de ser cumprida a obrigação; III - o fundamento seja fato ocorrido ou ato praticado no Brasil. Parágrafo único. Para o fim do disposto no inciso I, considera-se domiciliada no Brasil a pessoa jurídica estrangeira que nele tiver agência, filial ou sucursal.”

21. CPC, Art. 22: “Compete, ainda, à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações: ...II - decorrentes de relações de consumo, quando o consumidor tiver domicílio ou residência no Brasil;”

22. Ao comentarem sobre as novas hipóteses de competência concorrente no CPC de 2015, Jacob Dolinger e Carmen Tiburcio, em seu livro *Direito Internacional Privado*, assim esclarecem que: “Nas litígios internacionais relativos a consumo, obrigar o consumidor a processar o fornecedor no seu domicílio no estrangeiro significa, via de regra, negar àquele o acesso à justiça. Visando assegurar os direitos da parte mais fraca da relação jurídica, o Protocolo de Santa Maria (que não está em vigor) abre uma exceção à regra geral da competência do foro do domicílio do réu, para, nos moldes do que ocorre na Europa, admitir o ajuizamento da ação no foro do domicílio do consumidor (mesmo que seja o autor da demanda). O art. 22 do CPC de 2015 resolve essa questão admitindo a competência internacional do Judiciário brasileiro quando o consumidor estiver aqui residente ou domiciliado.”

23. Para reforçar essa opinião, trago as lições de Nelson Nery Junior e de Rosa M. A. Nery, in *Comentários ao Código de Processo Civil*: “Competência internacional para demandas envolvendo relações de consumo. O CPC 22, II, ao determinar a competência da autoridade judiciária brasileira para conhecer de ações em que seja parte o consumidor residente ou domiciliado no Brasil, quer assegurar a aplicação de todos os instrumentos protetivos constantes do processo no direito do consumidor, como, por exemplo, a inversão do ônus da prova em favor do consumidor hipossuficiente. O CDC 7º prevê que os direitos constantes do CDC não impedem o reconhecimento de outros, seja por tratados internacionais, seja por legislação ordinária. Assim sendo, dentro da sistemática do diálogo das fontes, esta regra do CPC 22 II é mais um direito consumerista dentro do sistema de proteção ao consumidor no Brasil.”

24. CPC, Art. 83: “O autor, brasileiro ou estrangeiro, que residir fora do Brasil ou deixar de residir no país ao longo da tramitação de processo prestará caução suficiente ao pagamento das custas e dos honorários de advogado da parte contrária nas ações que propuser, se não tiver no Brasil bens imóveis que lhes assegurem o pagamento. § 1º Não se exigirá a caução de que trata o caput: I - quando houver dispensa prevista em acordo ou tratado internacional de que o Brasil faz parte; II - na execução fundada em título extrajudicial e no cumprimento de sentença; III - na reconvenção. § 2º Verificando-se no trâmite do processo que se desfalcou a garantia, poderá o interessado exigir reforço da caução, justificando seu pedido com a indicação da depreciação do bem dado em garantia e a importância do reforço que pretende obter.”

da demanda, deverá prestar caução suficiente ao pagamento das custas processuais e honorários de advogado da parte contrária, se não tiver no Brasil bem imóvel que lhes assegure o pagamento.

Com o levantamento acima, poderíamos resumir que no Brasil o passageiro (seja ele brasileiro ou estrangeiro), como consumidor transnacional, tem direito de ação nos seguintes locais:

<b>ACESSO À JURISDIÇÃO NO BRASIL: PASSAGEIRO, COMO CONSUMIDOR TRANSNACIONAL</b>	
<b>Possíveis locais de ajuizamento de ação, à escolha do passageiro:</b>	<b>Legislação que autoriza:</b>
Domicílio ou residência do passageiro	Convenção de Montreal, 33, 2 (para casos de morte e lesão coporal); CBA, art. 1; CDC, arts. 7 e 101, I; CC, art. 732; CPC, 22, II;
Domicílio do transportador	Convenção de Montreal, 33, 1; CBA, art. 1; LINDB, art. 12, <i>caput</i> (se tiver domicílio no Brasil) CDC, art. 7; CC, art. 732; CPC, 21, I;
Sede matriz do transportador	Convenção de Montreal, 33, 1; CBA, art. 1; CDC, art. 7; CC, art. 732;
Local onde o transportador tenha estabelecimento e tenha sido realizado o contrato	Convenção de Montreal, 33, 1; CBA, art. 1; CDC, art. 7; CC, art. 732;
Tribunal do local de destino	Convenção de Montreal, 33, 1; CBA, art. 10, I; LINDB, art. 12, <i>caput</i> (se o local de destino for o Brasil) CDC, art. 7; CC, art. 732;

Dessa forma, fazemos uma interpretação sistemática da legislação acima mencionada para concluir que, no que diz respeito ao acesso à justiça e à jurisdição, como é o próprio passageiro quem escolherá o foro de sua preferência, dentre as cinco opções supra (“*fifth jurisdiction*”), a legislação brasileira só encontra um ponto de conflito com a Convenção de Montreal, qual seja, para os casos em que o passageiro optar pela ação no seu domicílio no Brasil (CDC, 101, I e CPC, 22, II), que não seja por morte ou lesão corporal (Convenção de Montreal, art. 33, 2, que só coloca como opção o domicílio do passageiro nos casos de morte e lesão corporal – contudo, para tais casos a jurisprudência brasileira é pacífica em acolher a regra do domicílio do consumidor<sup>[25]</sup>).

## 2.2. O acesso à jurisdição brasileira nos casos práticos

Por mandamento constitucional, o acesso à Justiça no Brasil para casos de consumo é amplo e irrestrito para brasileiros e estrangeiros residentes e domiciliados no Brasil. A Lei 9099/1995, que instituiu os Juizados Especiais Cíveis isentou todos os casos do pagamento de custas judiciais e honorários advocatícios até a sentença de primeira instância (art. 54), sendo que, para casos até 20 salários-mínimos, o Autor da demanda não necessitará (obrigatoriamente) da assistência de um advogado (art. 9).

Para as ações de rito comum, aplica-se, desde 1950, a Lei 1060, que concede a assistência judiciária, com isenção de custas e honorários advocatícios, a todas as pessoas que se autodeclarem necessitadas, nos termos da Lei.

---

25. Ao comentarem sobre as novas hipóteses de competência concorrente no CPC de 2015, Jacob Dolinger e Carmen Tiburcio, em seu livro *Direito Internacional Privado*, assim esclarecem que: “*Nos litígios internacionais relativos a consumo, obrigar o consumidor a processar o fornecedor no seu domicílio no estrangeiro significa, via de regra, negar àquele o acesso à justiça. Visando assegurar os direitos da parte mais fraca da relação jurídica, o Protocolo de Santa Maria (que não está em vigor) abre uma exceção à regra geral da competência do foro do domicílio do réu, para, nos moldes do que ocorre na Europa, admitir o ajuizamento da ação no foro do domicílio do consumidor (mesmo que seja o autor da demanda). O art. 22 do CPC de 2015 resolve essa questão admitindo a competência internacional do Judiciário brasileiro quando o consumidor estiver aqui residente ou domiciliado.*”

Assim, é simples e fácil o acesso à Justiça no Brasil, sendo que a maior parte das ações por danos no transporte aéreo internacional têm pedidos com valor compatível para ingresso nos Juizados Especiais Cíveis (isto é, inferior ou igual a 40 salários-mínimos).

Ao interpretar o art. 178, caput da Constituição, o Supremo Tribunal Federal pontificou de forma ampla e irrestrita a tese de repercussão geral, Tema 210 (de 25 de maio de 2017). Passamos a reproduzir o artigo constitucional, seguido de sua interpretação, para melhor elucidação do tema:

**CF, Art. 178**, caput: *“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.”*

**TEMA 210**: *“Nos termos do artigo 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.”*

Apesar dos assuntos que foram analisados (dano material no extravio de bagagem e prescrição), o Tema 210 do STF é amplo e não poderia deixar de ser assim, visto que as mesmas razões que levaram os Ministros a dar prevalência a norma específica para esses dois assuntos (“ratio decidendi”<sup>[26]</sup>), deveriam nortear nossas Cortes a dar prevalência às normas especiais do transporte aéreo em todos os assuntos, equiparando-se à lei.

---

26. Nelson Nery Junior e Rosa M. B. B. de Andrade Nery, em parecer datado de 14 de fevereiro de 2022, tiveram a oportunidade de se manifestar sobre a “ratio decidendi do Tema 210 do STF, afirmando categoricamente que: “De acordo com a ratio decidendi do julgamento do mérito do Tema 210, todas as questões relativas à responsabilidade civil no transporte aéreo internacional estão sujeitas à tese afirmada pelo STF e, portanto, devem ser reguladas pelos dispositivos previstos na Convenção de Montreal, incluídas aqui as questões relativas a atraso e cancelamento de voo, prazos de prescrição de pretensão indenizatória e demais dispositivos convencionais”. Vide fls.44/45: <https://www.iata.org/contentassets/0b6d1c34ebb24fa390b6030be3327751/br-16-05-2022-versao-final-revisada-nnj-rmn.pdf>

Essa generalidade do Tema 210 do STF, levou Defossez e Medina a discutirem se o referido tema seria aplicável também à jurisdição, o que restringiria à Justiça Brasileira no julgamento dos casos que não tratam de morte ou lesão corporal e são ajuizados no foro de domicílio ou residência do passageiro (em direção oposta ao art.33,1, da Convenção de Montreal). Traduzimos livremente o estudo mencionado, pelo qual Defossez e Medina<sup>[27]</sup> concluem que:

*“O julgamento de 2017 pode ter consequências mais abrangentes do que o esperado. Até agora, o Brasil assumia uma ampla jurisdição em casos de consumo, com casos sendo resolvidos no Brasil, enquanto a maioria dos fatores de conexão apontavam para outro país. Se aceita a analogia, o julgamento do STF poderia, portanto, mudar mais do que apenas a relação com o CDC. De fato, o julgamento também restringiria o escopo de ação dos tribunais brasileiros. Embora o CDC e o Novo CPC tenham bases legais semelhantes, o Novo CPC foi promulgado muito depois do CDC e após a ratificação do Montreal. Consequentemente, os tribunais podem se recusar a aplicar a Convenção juntamente com o julgamento do STF sob o argumento de que o Novo CPC é uma norma mais recente. Ainda assim, pode-se argumentar que a Convenção de Montreal prevalece por ser uma *lex specialis*. A prevalência da *lex specialis* também é reconhecida pelo artigo 13 do CPC.*”

*Embora em teoria isso possa ter um grande impacto, este artigo demonstrou que a interpretação do Artigo 33(1) varia em todo o mundo. Consequentemente, mesmo que o Brasil assuma uma jurisdição ampla, ainda estará em consonância com algumas das interpretações existentes, especialmente no que diz respeito às vendas online. Além disso, na maioria dos casos, os Artigos 33(1) Montreal e 21 CPC dariam resultados semelhantes. No entanto, em algumas situações, a abordagem brasileira pode levar ao *forum shopping*. A única questão que resta é o que aconteceria em situações semelhantes à brasileira morando na Suécia. Nesse caso, parece que apenas um julgamento do STF será capaz de dirimir tal questão.”*

Defossez e Medina estavam certas: após o julgamento do Tema 210 do STF, a questão da jurisdição passou a ser mais

---

27. DEFOSSEZ, Delphine; MEDINA, Janny Carrasco. *The prevalence of the Montreal Convention after the 2017 STF Decision: What about jurisdiction?*, pg. 59

amplamente discutida nos Tribunais, mas sempre em casos de passageiros não residentes no Brasil, com contratos de transporte aéreo estabelecidos e cumpridos no exterior, para os quais está afastando a jurisdição da Justiça brasileira, seja porque entende inaplicáveis as normas do Código de Processo Civil e do Código de Defesa do Consumidor, seja porque estão aplicando diretamente a Convenção de Montreal (e o Tema 210 do STF). Vejamos abaixo alguns exemplos de casos julgados perante o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP):

- I. **Processo nº 1006032-97.2020.8.26.0100** – Em Acórdão proferido em 17 de outubro de 2022, o TJSP decidiu pela prevalência da Convenção de Montreal, com a aplicação de seu artigo 33, para um caso em que a Autora era boliviana, residente e domiciliada na Bolívia; com passagem adquirida no exterior, com montagem de itinerário com diferentes companhias e várias conexões; companhia aérea, Ré, sediada na Alemanha; e voo com destino final à Bolívia; entendendo que inexistia fundamento para vinculação da ação à jurisdição brasileira;
- II. **Processo nº 1040188-14.2020.8.260100** - Em Acórdão proferido em 25 de junho de 2021, o TJSP decidiu por afastar o caso do conhecimento da justiça brasileira, visto que o atraso de voo ocorreu no exterior, a Autora está domiciliada no exterior, tendo comprado os bilhetes no exterior, sendo que o fato da passageira ter como destino final a cidade de São Paulo não torna a Justiça brasileira competente para a análise do caso.
- III. **Processo nº 1007783-32.2019.8.26.0011** - Em Acórdão proferido em 18 de dezembro de 2019, o TJSP confirmou a incompetência da Justiça brasileira (já declarada em sentença), considerando que o extravio de bagagem ocorreu no exterior, que a Autora e a Ré são domiciliadas no exterior;
- IV. **Processo nº 1010347-37.2021.8.26.0100** – Em Sentença proferida em 28 de junho de 2021, o MM. Juiz da 38ª Vara Cível do Foro Central da Comarca de São Paulo – SP, decidiu pela improcedência da ação de indenização por extravio de bagagem, consignando a prevalência da Convenção de

Montreal, uma vez que a contratação entre as partes se deu no exterior, assim como o transporte foi realizado integralmente no exterior. O MM. Juiz ainda consignou que o art. 5º, XXXII, da Constituição tem como escopo a proteção do consumidor em âmbito nacional, sendo que a aplicação do Código de Defesa do Consumidor num caso semelhante seria como defender a sua extraterritorialidade;

- V. **Processo nº 1112637-04.2019.26.0100** – Em Sentença proferida em 26 de junho de 2020, o MM. Juiz da 15ª Vara Cível do Foro Central da Comarca de São Paulo – SP, decidiu pela extinção do feito sem julgamento do mérito, por incompetência absoluta do Juízo, visto que, embora se tratasse de relação de consumo, os Autores têm residência no exterior, onde adquiriram os bilhetes aéreos e lá realizaram a viagem. A MM. Juíza afirmou, ainda, que mesmo que os Autores tenham nacionalidade brasileira e a empresa aérea para conhecer do caso e aplicar o art. 21 do Código de Processo Civil. Com os mesmos fundamentos, a Sentença proferida no **Processo nº 1006041- 59.2020.8.26.0100**, em 4 de junho de 2020, pelo MM. Juiz da 24ª Vara Cível do Foro Central da Comarca de São Paulo – SP, também decidiu pela extinção do feito sem julgamento do mérito, numa ação de indenização por danos morais decorrentes de atraso de voo.
- VI. **Processo nº 1109277-61.2019.8.26.0100** – Em Sentença proferida em 19 de fevereiro de 2021, o MM. Juiz da 41ª Vara Cível do Foro Central da Comarca de São Paulo – SP, decidiu pela extinção do feito sem julgamento do mérito, por incompetência absoluta do Juízo para conhecer de ação de indenização por danos morais, aplicando o Tema 210 do STF, assim como o art. 33 da Convenção de Montreal, visto que Autoras e Réu têm domicílio na Suíça, onde o contrato foi estabelecido e executado. Ao final, o MM. Juiz consignou que: *“a propositura de ações em foro aleatório, sem qualquer fundamento legal que justifique sua vinculação à respectiva Comarca, não só corresponde a verdadeira violação do princípio do Juiz Natural e eventual abuso de direito, como já dito, como também acarreta maior dificuldade na elucidação das circunstâncias do caso, na medida em que tenta afastar o contato direto da parte, as quais, aliás, residem no mesmo País (Suíça).”*.

Observamos que encontramos casos de conflito negativo de competência no transporte aéreo internacional de passageiros, mas em nenhum deles foi afastada a jurisdição brasileira, considerando que os Autores dos casos pesquisados tinham domicílio no Brasil. Colocamos como exemplo a ação de indenização por extravio de bagagem, **processo nº 1043597-61.2021.0100**, no qual o MM. Juiz da 1ª Vara Cível Central da Comarca de São Paulo – SP, aplicando o artigo 33 da Convenção de Montreal (em virtude do Tema 210 do STF), combinado com o art. 22, II, do Código de Processo Civil, declinou a competência do Foro da Comarca da Capital (domicílio de filial da Ré, escolhido pelo Autor) para o Foro da Comarca de Limeira – SP, por ser o Foro de domicílio do Autor. Em sentido diametralmente oposto, o TJSP, em Acórdão proferido no Conflito Negativo de Competência (**processo nº 0020068- 73.2020.8.26.0000**), aplicando o mesmo art. 33 da Convenção de Montreal, declarou como competente o Foro do domicílio do Réu, como competente para conhecer sobre a ação de indenização por atraso de voo, por ter sido essa a escolha do passageiro no ajuizamento da demanda<sup>[28]</sup>.

Se, por um lado, os Tribunais estão sendo mais abertos a aplicar a Convenção de Montreal (mencionando ou não Tema 210 do STF), no que diz respeito à questão processual da jurisdição, por outro lado, os julgamentos de mérito que sucederam o Tema 210 do STF apontam para a restrição de seu alcance, somente aos casos de danos materiais no extravio de bagagem e prescrição.

Em julgamento de 16 de dezembro de 2022, no RE 1394401, o Supremo Tribunal Federal reafirmou o contido nos votos que fizeram parte do julgamento do Tema 210 do STF para dizer que,

---

28. Nádia Araújo, em seu livro “Direito Internacional Privado”, p. 185, já havia apontado que: “*Há confusão nas decisões dos tribunais entre autonomia da vontade em escolher a lei aplicável...*”. Essa nos parece ser a justificativa para termos decisões justificadas no mesmo artigo de lei (art. 33 da Convenção de Montreal) que remetem as demandas para Foros diversos (um para o domicílio do Autor e outro para o domicílio da filial do Réu).

aos danos extrapatrimoniais decorrentes do contrato de transporte aéreo internacional, NÃO se aplica o Tema 210 do STF, ou seja, que os danos morais podem ser julgados de acordo com a legislação consumerista brasileira, porque os limites da Convenção de Montreal dizem respeito unicamente aos danos materiais, já que: “a imposição de limites quantitativos preestabelecidos não parecem condizente com a própria natureza do bem jurídico tutelado, nos casos de reparação por dano moral” [29].

A postura restritiva do Supremo Tribunal Federal na aplicação da Convenção de Montreal, apenas para o dano material, só aumenta a atração do Brasil como *Forum Shopping*. A possibilidade de indenização ilimitada por danos morais presumidos no transporte aéreo se tornou um “investimento jurídico”, e faz com que, todos os dias, o Judiciário receba novas demandas, seja porque o passageiro comprou o bilhete aéreo no Brasil, seja porque reside no Brasil, seja porque é brasileiro - ainda que muitas vezes seja domiciliado no exterior, e que tenha que prestar caução (CPC, art. 83) [30].

Recente matéria publicada em 22 de julho de 2023 revela que a Azul teve um corte de rotas para Rondônia, e que a sua concorrente, a GOL seguiu o mesmo caminho, reduzindo pela metade os voos no Estado. Interessante verificar, na matéria jornalística, a seguinte constatação: “O motivo alegado pelas duas empresas é o mesmo: a alta taxa de judicialização. O estado tem apenas 0,8% da população brasileira, mas gera 10 processos ao dia em média contra a GOL e concentra 20% das ações no país contra a Azul.”. Em nota oficial a GOL declarou que: “A alta judicialização enfrentada pela Companhia em Rondônia é um fato decisivo para o encolhimento das operações da GOL no estado e, ainda, um

---

29. STF, RE 1394401, voto da Min. Relatora Rosa Weber

30. Esse problema também foi objeto de análise e estudo por Defossez e Medina, in *The prevalence of the Montreal Convention after the 2017 STF Decision: What about jurisdiction?*, p. 45

*desestímulo para a manutenção dos serviços. Neste momento, não há previsão para retomar a oferta em Porto Velho.”*<sup>[31]</sup>

### **2.3. As novas tecnologias contribuindo para o excesso de judicialização no setor aéreo**

#### **O Juízo 100% digital**

Atualmente, as novas tecnologias se apresentam aos consumidores e facilitam o acesso à jurisdição. Podemos dizer que no Brasil todos os novos processos cíveis já estão 100% digitalizados, o que vem sendo implantado desde 2006 (Lei nº 11.419), sendo certo que o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) tem propagado os benefícios do Juízo 100% Digital<sup>[32]</sup>, que “...é a possibilidade de o cidadão valer-se da *tecnologia para ter acesso à Justiça sem precisar comparecer fisicamente nos Fóruns, uma vez que, no “Juízo 100% Digital”, todos os atos processuais serão praticados exclusivamente por meio eletrônico e remoto, pela Internet. Isso vale, também, para as audiências e sessões de julgamento, que vão ocorrer exclusivamente por videoconferência.*”<sup>[33]</sup>.

Por outro lado, as novas tecnologias também estão abrindo novos mercados na internet, seja por sites ou aplicativos, com empresas brasileiras e transnacionais que, se aproveitam do fácil acesso à jurisdição no Brasil e das indenizações ilimitadas e presumidas na aviação civil, para favorecer o aumento de demandas predatórias. Como bem pontuou Luciana B. Scotti,

---

31. Vide AEROIN: <https://aeroin-net.cdn.ampproject.org/c/s/aeroin.net/gol-segue-azul-e-tambem-corta-voos-em-rondonia-apos-onda-de-processos-judiciais/?amp>

32. O Conselho Nacional de Justiça e o Brasil estão alinhados com os planos de ação para a incorporação das novas tecnologias aos processos judiciais que estão ocorrendo pelo mundo. Apontamos o relatório da Comissão Europeia para a Eficiência da Justiça (CEPEJ) adotado na 37ª Reunião Plenária realizada entre 8 e 9 de dezembro de 2021, que consistiu num plano de ação denominado “*Digitalisation for a better justice*”, que aponta que a Justiça é sempre humana, mas que a digitalização melhora e agiliza o acesso à justiça. Vide: <https://rm.coe.int/cepej-2021-12-en-cepej-action-plan-2022-2025-digitalisation-justice/1680a4cf2c>

33. Vide: <https://www.cnj.jus.br/tecnologia-da-informacao-e-comunicacao/justica-4-0/projeto-juizo-100-digital/>

que traduzimos livremente: “*A internet facilita o início de verdadeiros conflitos transatlânticos...*”<sup>[34]</sup>.

Em matéria para o ConJur, Renan Xavier esclarece que a advocacia predatória põe em risco atendimento jurídico à sociedade, explicando que “*A advocacia predatória é configurada por ações de massa, em petições padronizadas, objetivando vantagens indevidas. As alegações são, em geral, genéricas, sem fundamentação idônea. Quando são identificadas, percebe-se, em grande parte, o uso de pessoas vulneráveis no polo ativo dos processos.*”<sup>[35]</sup>

### **A advocacia predatória no setor aéreo: os “abutres”**

Ao comentar sobre o excesso de ações de passageiros no Brasil, Franciely Chropacz, *in* Introdução ao Direito Aeronáutico<sup>[36]</sup>, explicou que:

*“Essa realidade se constituiu, em parte, pelo grande número de aplicativos e sites que oferecem serviços de “processar companhia aérea”. Páginas da internet oferecem serviços de indenizações em caso de voos cancelados, malas extraviadas e vários deles compram o “direito” de indenização do passageiro em troca de valor pré-fixado. Em decorrência dessa situação, a Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR) está prevendo oneração do setor aéreo (GAZETA DO POVO, 2020), e a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) procedeu à verificação de atuação de advogados em desacordo com o Estatuto da Advocacia (Lei nº 8.906, de 1994) (CONJUR, 2019) e da prática do exercício ilegal da advocacia”.*

Sobre a advocacia predatória no setor aéreo, que na aviação se popularizou com a denominação de “abutres”<sup>[37]</sup>, é interessante expor o seguinte:

---

34. SCOTTI, Luciana B. *Incidências de Las Nuevas Tecnologías em el Derecho Internacional Privado*, pg. 412

35. Vide: <https://www.conjur.com.br/2023-mai-20/advocacia-predatoria-poe-risco-atendimento-juridico-sociedade?imprimir=1>

36. CHROPACZ, Franciely. *Introdução ao Direito Aeronáutico*, pg. 111/112

37. É o que como os denominou a Associação Brasileira de Empresas Aéreas - ABEAR, vide: <https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/justica-federal-desativa-37-sites-abutres-que-estimulam-o-excesso-de-judicializacao-no-setor-aereo/>

Os “abutres” criam páginas e perfis na internet (sites ou aplicativos, brasileiros ou estrangeiros), oferecendo indenizações automáticas e assessoria jurídica para o ajuizamento de demandas contra as empresas aéreas. Vejamos por exemplo uma simples busca do Google com “indenização atraso de voo”, os primeiros três resultados já trazem empresas e escritórios que oferecem uma compensação imediata para os passageiros prejudicados, com valores de até R\$ 10.000,00<sup>[38]</sup>.

Essa compensação, no geral, é paga ao passageiro antecipadamente, sendo que o passageiro firma termos de sub-rogação, quitação, contratos de honorários, procurações, cartas de preposto, declarações de pobreza (para obtenção de Justiça gratuita), sendo que após isso o passageiro raramente sabe do desfecho do processo judicial que será ajuizado em seu nome.

Outro expediente muito utilizado pelos “abutres” é o ajuizamento das ações na Vara Cível, pelo procedimento comum, com petições padronizadas e apenas por indenizações por danos morais. Aliás, a preferência de escolha pela Vara Cível, pelos “abutres”, é o procedimento aliado ao valor da condenação, a saber

- I. Sobre o procedimento, porque no geral, nas Varas Cíveis, as audiências poderão ser dispensadas, sendo que pelo procedimento do Juizado Especial Cível, a Lei nº 9099/95 determina que os Autores compareçam, pessoalmente, aos atos processuais, sob pena de extinção do feito sem julgamento de mérito. Por outro lado, na Vara Cível há em muitos casos o deferimento de ações pela justiça gratuita, mediante simples declaração dos Autores, com a adoção pelos Tribunais (mesmo após a vigência do CPC/2015) da Súmula 326 do STJ, que assim determina: “*Na ação de indenização por dano*

---

38. É o que se verifica em: [https://www.google.com/search?q=indeniza%C3%sv=557782243&xsrf=AB5stBgzKcxE2TYoYhC-nb2bxhIVA05GePA%3A1692277364032&source=hp&ie=cxreZnNlPJTf1sQPhJi7sA8&ifsig=AD69kcEAAAAAZN4ohNI-vpsRsql%7%C3%A3o+atraso+de+voo&gs\\_l=Egnd3Mtd2l6IhtpbmRlml6YcOnw6NvIGF0cmFzbyBkZSB2b28yBQYsQPCSAxgKwgIKEAAYgAQYsQMYCsICCBAAAGBYHhgP&sclient=gws-wiz](https://www.google.com/search?q=indeniza%C3%sv=557782243&xsrf=AB5stBgzKcxE2TYoYhC-nb2bxhIVA05GePA%3A1692277364032&source=hp&ie=cxreZnNlPJTf1sQPhJi7sA8&ifsig=AD69kcEAAAAAZN4ohNI-vpsRsql%7%C3%A3o+atraso+de+voo&gs_l=Egnd3Mtd2l6IhtpbmRlml6YcOnw6NvIGF0cmFzbyBkZSB2b28yBQYsQPCSAxgKwgIKEAAYgAQYsQMYCsICCBAAAGBYHhgP&sclient=gws-wiz)

*moral, a condenação em montante inferior ao postulado na inicial não implica sucumbência recíproca.”;*

- II. Sobre o valor da condenação, tradicionalmente, o valor das condenações em Vara Cível é superior aos valores que encontramos nos Juizados Especiais Cíveis.

De qualquer forma, frisamos que a preferência dos “abutres” não é exclusiva e dependerá muito da relação jurídica que eles estabeleçam com os passageiros, sendo certo que há “abutres” que usam dos benefícios dos Juizados Especiais Cíveis, como a ausência de custas processuais e condenação em verbas sucumbências na primeira instância.

Por fim, sabemos que a fragilidade da proteção de dados pessoais no Brasil aliada às buscas na internet, fazem com que algoritmos sejam estabelecidos para enviar e-mails diretos aos passageiros, com ou sem danos no transporte aéreo, convidando-os para conhecer os benefícios das indenizações diretas pelos problemas relacionados ao transporte aéreo.

### **A OAB, os Tribunais brasileiros e a advocacia predatória**

A Corregedoria Nacional da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) já informou que, desde o final de 2019 até hoje, dos 65 sites e aplicativos mapeados pela OAB, que estimulam o excesso de judicialização na aviação civil, 37 foram impedidos de atuar por decisão judicial. A busca não é fácil, pois a maior parte dos “abutres” não são escritórios de advocacia, ao contrário são empresas comerciais que contratam vários escritórios de advocacia para pulverizarem as demandas e não serem mapeados. A OAB tem ajuizado dezenas de ações nas Varas Federais de diversos Estados brasileiros para coibir essa prática, visto que essas empresas violam o Código de Ética e o Estatuto da OAB, por meio de atividade ilícita e mercantilização da advocacia<sup>[39]</sup>.

---

39. É o que noticiou o Globo, vide: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2022/06/30/justica-suspende-37-sites-que-prestam-servico-juridico-contra-companhias-aereas.ghtml>

Os Tribunais brasileiros, por sua vez, permanecem protegendo os consumidores, mas estão atentos às demandas predatórias. Utilizando a internet como meio de atingir um maior número de pessoas, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), no ano de 2021, realizou dois webinários, o primeiro, em 25 de maio de 2021, denominado “*O Setor Aéreo Brasileiro: Caminhos para a Redução da Litigiosidade*”; e o segundo, em 29 de novembro de 2021, com o título “*Judicialização desenfreada ou litigância necessária?*”<sup>[40]</sup>. Em ambas as ocasiões o CNJ reuniu autoridades, juízes, professores, representantes da OAB, dos consumidores e, também, das companhias aéreas, para discutir sobre a judicialização no setor aéreo no Brasil, sendo que já no primeiro encontro o CNJ lançou a Cartilha Digital do Transporte Aéreo<sup>[41]</sup>, que reúne informações e jurisprudência sobre os direitos básicos dos passageiros na aviação civil.

O Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, por sua vez, criou um Núcleo de Monitoramento de Perfis de Demandas (NUMOPEDE)<sup>[42]</sup>, que, através de inteligência artificial, tem mapeado as demandas predatórias e traçado aos Juízes uma série de recomendações por meio do CG nº 2456/2019, dentre elas, “Exigir do demandante a descrição minuciosa dos fatos que embasam o pedido de reparação de danos”. Isso mesmo foi mencionado em decisão constante do **Processo nº 1109412-73.20149.8.26.0100**, pelo MM. Juiz da 25ª Vara Cível do Foro Central da Comarca de São Paulo – SP, que:

---

40. Ambos os seminários realizados pelo CNJ encontram-se disponível ao público em geral no canal do YouTube, na íntegra. Vale conferir: <https://www.youtube.com/watch?v=k5uPcLxU3D4>; <https://www.youtube.com/watch?v=8IKHg2xQxF0>; <https://www.youtube.com/watch?v=j6lVa66V4BM>

41. Vide link citado na nota de rodapé nº 1.

42. Sobre o NUMOPEDE, em matéria publicada no ConJur de 19 de julho de 2023, Renan Xavier registrou que: “*De 2022 até maio deste ano, o Núcleo de Monitoramento de Perfis de Demandas (Numopede), da Corregedoria Geral da Justiça de São Paulo, recebeu 735 comunicações de magistrados relacionadas a litigância predatória verificadas em processos que correm no estado. Conforme levantamentos realizados pelo Numopede, a partir de casos em que efetivamente reconhecida a ocorrência de litigância predatória pelo juiz da causa, é possível estimar que a litigância predatória gera uma movimentação entre 300 mil a 600 mil processos, a um custo que ultrapassa R\$ 1 bilhão por ano, apenas no Judiciário Paulista.*”. Obviamente que aqui **não** estamos falando apenas de demandas relacionadas ao transporte aéreo, mas os números expressivos deveriam representar um alerta ao Judiciário brasileiro.

*“1. É notório o ajuizamento de milhares de demandas idênticas perante o Judiciário Paulista pelo mesmo advogado: ações indenizatórias em decorrência de atraso de voo e/ou extravio de bagagem, com pedido de gratuidade processual, ajuizada no foro do domicílio da requerida (em descompasso com a garantia da facilitação de acesso ao judiciário prevista no Código de Defesa do Consumidor), sendo que em muitos casos a parte autora não reside no Estado de São Paulo, e, em certos casos, sequer residem no país. Diante desse cenário, o Núcleo de Monitoramento de Perfis de Demandas (Numopede) traçou uma série de recomendações por meio do CG nº 2456/2019...” – grifamos*

Apesar de louváveis as iniciativas da OAB e do Judiciário em coibir as demandas predatórias, a essa altura vê-se nitidamente que a aplicação claudicante da Convenção de Montreal na aviação civil leva às duas faces do *Forum Shopping* no Brasil: a primeira, dificilmente um caso de consumo será afastado da jurisdição brasileira, que dá amplo e fácil acesso ao Poder Judicial; e, a segunda, o interesse econômico nas grandes vantagens auferidas pelos passageiros nos Tribunais brasileiros, que não limitam os pedidos de dano moral aos valores existentes na Convenção de Montreal (da qual o Brasil faz parte e já foi incorporada como lei interna, o Decreto 5910/2006)<sup>[43]</sup>.

### 3. Conclusões

*“As normas de direito internacional privado para as relações contratuais e extracontratuais nas relações de consumo no transporte aéreo têm por objetivo oferecer segurança e previsibilidade, tornado claras as regras sobre o direito aplicável e o tribunal competente para dirimir os eventuais litígios.” (Inez Lopes)<sup>[44]</sup>*

---

43. Sobre a aplicação das normas internacionais no transporte aéreo no Brasil e, especialmente, sobre a aplicação de danos morais *in re ipsa* no Brasil, já nos manifestamos no artigo “A aviação civil internacional e o passageiro, como consumidor transnacional”, publicado no livro *Direito Aeronáutico*, vol. 2, p. 944/966

44. LOPES, Inês. *O Direito Internacional Privado e a proteção do consumidor em serviços de transporte aéreo*. P. 108.

Iniciamos este artigo verificando que o Brasil, atualmente, é o *Forum Shopping* da aviação civil reunindo 98,5% das ações cíveis de passageiros do mundo. Ao contrário do que se poderia imaginar num primeiro momento, esse desproporcional número de processos judiciais não tem relação com o serviço prestado (que no Brasil é semelhante e em certos pontos até melhor, do que o serviço prestado no resto do mundo), e sim aos seguintes fatores combinados: o fácil acesso à Justiça e a ilimitada aplicação pelos Tribunais brasileiros de danos morais *in re ipsa* aos casos, pela interpretação de que é mandamento constitucional a indenização ampla por danos morais e, nos casos de transporte aéreo internacional, de que os danos morais não estariam contemplados na Convenção de Montreal.

Ao compararmos a legislação brasileira e a Convenção de Montreal, nos casos relativos aos passageiros transnacionais, verificamos que a Convenção de Montreal só tem um ponto de conflito com a legislação brasileira, qual seja, para os casos em que o passageiro optar pela ação no seu domicílio no Brasil (CDC, 101, I e CPC, 22, II), que não seja por morte ou lesão corporal (lembramos que Convenção de Montreal, art. 33, 2, só coloca como opção o domicílio do passageiro nos casos de morte e lesão corporal). De resto, não encontramos nenhum outro ponto de conflito ou divergência com a Convenção de Montreal (art. 33), tendo em vista que a jurisdição é uma escolha do passageiro e esse tipo de competência não é exclusiva no Brasil.

Verificamos, ainda, que, se, por um lado, os Tribunais estão sendo mais abertos a aplicar a Convenção de Montreal (mencionando ou não Tema 210 do STF), no que diz respeito à questão processual da jurisdição (sempre em casos de passageiros não residentes no Brasil, com contratos de transporte aéreo estabelecidos e cumpridos no exterior, para os quais está afastando a jurisdição da Justiça brasileira), por outro lado, os julgamentos de mérito que sucederam o Tema 210 do STF apontam para a restrição

de seu alcance, somente aos casos de danos materiais no extravio de bagagem e na prescrição, abrindo com isso a possibilidade dos Tribunais de fixarem livremente os danos morais, o que quase sempre ocorre de forma presumida, e que, de certo modo, agora foi endossado pelo novo Tema nº 1240, ao declarar que a Convenção de Montreal não estabelece limites para danos morais.

As novas tecnologias se apresentam aos consumidores e facilitam o acesso à jurisdição, mas também dão margem ao estabelecimento de empresas eletrônicas (sites ou aplicativos, brasileiros e estrangeiros) que promovem o ajuizamento predatórias, ao comprar os direitos dos passageiros para o ajuizamento das demandas (os “abutres”). Tais empresas estão obviamente interessadas nos grandes benefícios auferidos com os danos morais presumidos e ilimitados, concedidos pelas Cortes brasileiras.

É certo que a tutela diferenciada dos direitos do consumidor assegurada pelo Código de Defesa do Consumidor é decorrência da sua real vulnerabilidade (técnica, econômica ou jurídica) no mercado de consumo, mas, por outro lado, é certo que não ampara a sua aplicação e interpretação que venham a frustrar o seu próprio princípio fundamental de *harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica, sempre com base na boa fé e no equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores* (art. 4º, III, do Código de Defesa do Consumidor).

Concretamente, a tutela dos direitos do consumidor não autoriza a facilitação da defesa de seus direitos de forma incondicionada, desproporcional, irrazoável ou exagerada (p. ex. inversão do ônus da prova), desvirtuando o seu escopo principal, pois que, ao final, tal prática resultará em prejuízo ao próprio

consumidor, majorando os custos da produção e tornando escassos certos produtos e serviços <sup>[45]</sup>.

Nesse passo, o desvirtuamento dessa proteção está dando asas à negócios nunca vistos, à uma indústria de ações judiciais, aqui demonstrada pelo crescimento exponencial dessas empresas que praticam a advocacia predatória, os “abutres”. Por outro lado, ressalto que os limites de indenização estabelecidos pela Convenção de Montreal não representam abuso ou prejudicam o consumidor, mas, ao contrário, contribuem para o melhorar os serviços de transporte aéreo, tendo em vista as suas peculiaridades que estão baseados na segurança e na previsibilidade regulatória.

Por derradeiro, registramos nossa opinião de que o acesso à justiça deve ser fácil e gratuito e que as novas tecnologias só têm auxiliado na ampliação disso. Todas as ações do Poder Judiciário na implementação das tecnologias que facilitem o acesso à justiça são louváveis e dignas de aplausos. Contudo, enquanto o Judiciário proteger de forma desproporcional os consumidores (passageiros), sem oferecer segurança e previsibilidade aos fornecedores de serviço (transportadores aéreos) - já existentes nas Convenções Internacionais do transporte aéreo -, mais mercados de demandas predatórias estará incentivando e menos empresas de transporte aéreo estarão atraídas a trabalhar no Brasil <sup>[46]</sup>.

---

45. Vide trecho da manifestação do Ministro Luis Roberto Barroso quando do julgamento do RE 631.331/RJ, Tema 210, no Plenário do Supremo Tribunal Federal: “E se nós constatássemos que a Convenção de Varsóvia deixa o consumidor inteiramente desguarnecido, aí, sim, eu acho que seria o caso de se pronunciar a inconstitucionalidade da Convenção, ou do decreto que internalizou a Convenção. Mas esse definitivamente não me parece ser o caso, até porque, Ministro Gilmar, nós estamos aqui lidando com transporte aéreo; nós não estamos lidando com um consumidor hipossuficiente, que precise de uma exacerbação da proteção do Estado.” (Min. LUIS ROBERTO BARROSO, pág. 22/23 do v. Acórdão, RE 631.331/RJ, Plenário do STF)

46. Nesse sentido, a doutrina de Humberto Theodoro Junior: “É sempre bom lembrar que a exacerbação de tutela dos consumidores, além de contrariar o princípio constitucional da livre- iniciativa, acaba por majorar custos da produção e escassez de certos produtos e serviços, o que, afinal, vem prejudicar os próprios destinatários das normas protetivas.” (HUMBERTO THEODORO JUNIOR, *Direitos do Consumidor*, p. 30).

### 3. Referências bibliográficas

ARAÚJO, Nádía. Direito Internacional Privado, teoria e prática brasileira, 7ª edição. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2018.

CHROPACZ, Franciely. Introdução ao Direito Aeronáutico, 2ª edição. São Paulo: Editora Dialética, 2022.

DEFOSSEZ, Delphine; MEDINA, Janny Carrasco. The prevalence of the Montreal Convention after the 2017 STF Decision: What about jurisdiction? Revista Direito. UnB / Janeiro – Abril, 2021, v. 05, n. 2, ISSN 2357-8009, p. 43-63.

DEMPSEY, Paul Stephen. International Air Cargo & Baggage Liability and the Tower of Babel. Disponível em <https://ssrn.com/abstract=1809185>

DINIZ, Maria Helena. Lei de Introdução ao Código Civil. 2ª ed. São Paulo: Ed. Saraiva, 1996.

DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmen. Direito Internacional Privado, 15ª edição. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2020.

LEON, Pablo Mendes de; EYSKENS, Werner. The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System. Journal of Air Law and Commerce 1155, 2001. Disponível em <https://scholar.smu/jalc/vol66/iss3/4>

LOPES, Inez. O Direito Internacional Privado e a Proteção do Consumidor em Serviços de Transporte Aéreo. Dizer o Direito: o papel dos tribunais no século XXI. p. 101-108, Braga: UMinho Editora, 2021. Disponível em <https://ebooks.uminho.pt/index.php/uminho/catalog/view/30/71/822-1>

NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria de Andrade. Comentários ao Código de Processo Civil. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015.

NERY JUNIOR, Nelson e NERY, Rosa Maria de Andrade. Transporte Aéreo Internacional de Passageiros. Disponível em <https://www.iata.org/contentassets/0b6d1c34ebb24fa390b6030be3327751/br-16-05-2022-versao-final-revisada-nnj-rmn.pdf>

PALAO MORENO, Guillermo. Acceso de los Consumidores a la Justicia en la Unión Europea y Mercado Globalizado. Revista da Faculdade de Direito de Uberlândia, v. 47, n. 1, pp. 61-91, jan./jun. 2019, ISSN 2178-0498

SCOTTI, Luciana B. *Incidencias de Las Nuevas Tecnologías em el Derecho Internacional Privado*. Disponível em <https://doi.org/10.24215/25916386e051>

THEODORO JUNIOR, Humberto. Direitos do Consumidor. Rio de Janeiro: Forense, 7ª edição, 2011