

## **Os Direitos dos Passageiros Aéreos à Luz da Legislação Brasileira**

**Luisa Bastos<sup>1</sup>**

### **SUMÁRIO:**

#### **1. INTRODUÇÃO:**

#### **2. DESENVOLVIMENTO**

##### **2.1. Principais Direitos do Passageiros**

##### **2.2. Alterações Contratuais por Parte do Transportador**

##### **2.3. Reembolso e Cancelamento do Contrato de Transporte (passagens aéreas) pelo Consumidor**

##### **2.4. Bagagem: Direitos e Responsabilidades**

###### **2.4.1. Bagagem despachada e de mão**

###### **2.4.2. Extravio, dano ou violação de bagagem**

###### **2.4.3. Prazos e indenizações**

###### **2.4.4. Declaração especial de valor**

###### **2.4.5. Assistência emergencial**

###### **2.4.6. Responsabilidade civil e proteção judicial**

##### **2.5. Atrasos e perda de conexões em bilhetes separados**

##### **2.6. Aplicação do Código de Defesa do Consumidor**

##### **2.7. Como o Consumidor Pode Reagir: Documentos, Provas e Reclamações**

###### **2.7.1. Documentos indispensáveis**

###### **2.7.2. Produção de prova**

###### **2.7.3. Reclamações administrativas**

---

<sup>1</sup>Advogada, especialista em Direito do Consumidor e Direito Aeronáutico. Vice-Presidente da Comissão dos Juizados Estaduais da OAB/RJ, Membro da Comissão de Direito do Consumidor da OAB/RJ, Membro da Comissão Nacional de Acesso a Justiça da OAB Federal. Membro da Comissão de Direito Aeronáutico da ABA/RJ. Membro da Comissão de defesa do consumidor da OAB/RJ

#### **2.7.4. Reparação judicial**

### **3. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

#### **Resumo**

O transporte aéreo é hoje uma das principais formas de locomoção, mas também uma das maiores fontes de frustração para os consumidores. Este artigo apresenta, de forma acessível, os direitos dos passageiros em situações de atraso e cancelamento de voos, extravio de bagagem e overbooking, com base no Código de Defesa do Consumidor, na regulamentação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e na Convenção de Montreal. O objetivo é instruir sobre os direitos dos passageiros aéreos com informações práticas e atualizadas.

**Palavras-chave:** Direitos do Consumidor; Companhias Aéreas; ANAC; Transporte Aéreo; Passageiros.

### **1. INTRODUÇÃO**

O transporte aéreo representa um dos setores mais dinâmicos da economia mundial e nacional, sendo essencial para o turismo, para os negócios e para a integração de diferentes regiões. No entanto, essa mesma relevância traz consigo uma série de desafios que afetam diretamente os consumidores. Atrasos, cancelamentos, extravio de bagagens e overbooking são apenas alguns exemplos dos problemas recorrentes enfrentados pelos passageiros. Esses episódios, muitas vezes, resultam em frustração, perda de compromissos profissionais e pessoais, além de danos materiais e morais.

No Brasil, a proteção do passageiro encontra amparo em diversos diplomas legais, como o Código de Defesa do Consumidor (CDC), o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e normas da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). No cenário internacional, a

Convenção de Montreal estabelece parâmetros para a responsabilização das companhias aéreas. Este artigo busca esclarecer, de forma didática e acessível, como o passageiro pode recorrer a esses instrumentos jurídicos.

## **2. DESENVOLVIMENTO:**

### **2.1. Principais Direitos do Passageiros**

Entre os direitos assegurados aos passageiros de transporte aéreo, destacam-se:

1. Direito à informação clara e adequada: a companhia aérea deve comunicar, de forma imediata e transparente, qualquer alteração programada ou imprevista do voo, indicando as alternativas disponíveis. Esse dever de informação é previsto no art. 2º da Resolução nº 400/2016 da ANAC.

O transportador deve informar imediatamente o passageiro sobre o atraso (com a nova previsão de partida) ou o cancelamento/interrupção do serviço (Art. 20). Em caso de atraso, o passageiro deve ser mantido informado a cada 30 minutos (Art. 20, § 1º). A informação sobre o motivo do atraso, cancelamento, interrupção ou preterição deve ser fornecida por escrito pela companhia aérea, quando solicitada pelo passageiro (Art. 20, § 2º).

2. Direito à assistência material: a assistência varia conforme o tempo de espera, sendo obrigação da companhia prestar suporte gratuito ao passageiro sempre que houver atraso, cancelamento ou preterição de embarque. A ANAC estabelece três faixas de atendimento:

a) A partir de 1 hora de atraso: direito a meios de comunicação, como acesso à internet ou ligações telefônicas.

b) A partir de 2 horas de atraso: direito a alimentação adequada, que deve ser fornecida por meio de vouchers, refeições ou lanches.

c) A partir de 4 horas de atraso: direito a hospedagem (quando necessário pernoite) e transporte entre o aeroporto e o local de acomodação. Caso o passageiro esteja em sua cidade de residência, a empresa pode oferecer apenas o transporte de ida e volta.

3. Direito à reacomodação ou reembolso integral: nos casos de cancelamento de voo ou atraso superior a 4 horas, o passageiro pode optar entre:

a) Reacomodação em outro voo da própria empresa ou de terceira companhia sem custo adicional.

b) Reembolso integral do valor pago, incluindo tarifas.

c) Remarcação da viagem sem cobrança de multa, conforme art. 21 da Resolução nº 400/2016.

4. Direito à indenização por bagagem: em caso de extravio, avaria ou atraso na devolução, a empresa deve indenizar o passageiro. Em voos nacionais, o prazo para devolução da bagagem extraviada é de até 7 dias; em internacionais, de até 21 dias. A ausência de restituição dentro desse prazo gera obrigação de indenizar. Além disso, o mero extravio de bagagem já configura um efetivo dano moral no passageiro.

5. Direito de não ser preterido injustificadamente (overbooking): quando houver venda excessiva de passagens, a companhia deve buscar voluntários para abrir mão do embarque mediante compensações. Se não houver voluntários, o passageiro impedido de embarcar tem direito imediato à assistência material, à reacomodação ou ao reembolso,

sempre recebendo uma compensação financeira, além de eventual indenização pelos prejuízos moral.

Em suma, a Resolução nº 400/2016 da ANAC funciona como um manual prático que vincula as companhias aéreas e garante ao consumidor um mínimo de dignidade durante situações de irregularidade na viagem. A inobservância dessas regras gera responsabilidade civil objetiva, reforçada pelo Código de Defesa do Consumidor (art. 14, CDC).

## **2.2. Alterações Contratuais por Parte do Transportador**

A Resolução nº 400/2016 da ANAC disciplina de forma objetiva as hipóteses em que a companhia aérea realiza alterações programadas de voo, seja no horário, seja no itinerário. De acordo com o artigo 12, o transportador deve comunicar o passageiro com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas em relação ao horário originalmente contratado.

Quando essa comunicação ocorrer em prazo inferior ao estabelecido, ou quando a modificação resultar em diferença superior a 30 (trinta) minutos em voos domésticos ou 1 (uma) hora em voos internacionais, o passageiro passa a ter direito de escolher entre:

1. Reacomodação em outro voo, seja da mesma companhia aérea ou de empresa congênere;
2. Reembolso integral do valor pago pela passagem aérea.

Além disso, caso o passageiro compareça ao aeroporto em razão da ausência ou falha na comunicação da alteração, a companhia aérea deverá garantir, além das opções acima, o direito à assistência material (meios de comunicação, alimentação, hospedagem e

transporte, conforme o tempo de espera), podendo ainda ser oferecida a execução do serviço por outra modalidade de transporte (art. 12, § 2º da ANAC).

No entanto, caso o voo do passageiro seja alterado com mais de 72 horas de antecedência e não mais atender as necessidades do passageiro, a companhia aérea deverá providenciar outro voo de outra companhia aérea nas mesmas condições contratadas: para que o passageiro chegue em horário próximo ao do voo adquirido e na mesma classe.

### **2.3. Reembolso e Cancelamento do Contrato de Transporte (passagens aéreas) pelo Consumidor**

A Resolução nº 400/2016 da ANAC estabelece parâmetros para a alteração e a rescisão do contrato de transporte aéreo quando realizadas por iniciativa do passageiro.

Conforme o artigo 9º, as multas contratuais aplicadas em casos de remarcação ou reembolso não podem ultrapassar o valor dos serviços de transporte aéreo, sendo vedada a inclusão das tarifas aeroportuárias e dos valores devidos a entes governamentais na base de cálculo dessas penalidades.

Nos termos do artigo 10 da referida resolução, em caso de remarcação, o passageiro deverá arcar ou ser ressarcido pela diferença entre o valor originalmente pago pelos serviços de transporte aéreo e o novo valor ofertado no ato da remarcação, bem como pela variação da tarifa aeroportuária.

Outro ponto de destaque é o direito de arrependimento. O artigo 11 da Resolução nº 400/2016 garante ao passageiro a possibilidade de desistir da passagem adquirida, sem qualquer ônus, desde que o faça em até 24 (vinte e quatro) horas após o recebimento do comprovante da compra. Essa prerrogativa, contudo, somente se aplica às compras efetuadas com antecedência mínima de 7 (sete) dias em relação à data do embarque. O

objetivo é proteger o consumidor em casos de compras impulsivas ou realizadas sem a devida reflexão, permitindo uma reavaliação da decisão de aquisição.

Cumprido ressaltar, entretanto, que o Código de Defesa do Consumidor prevê regra mais benéfica ao passageiro. O artigo 49 do CDC assegura ao consumidor o direito de arrependimento no prazo de 7 (sete) dias a contar da assinatura do contrato ou do recebimento do produto ou serviço, em compras realizadas fora do estabelecimento comercial, como é o caso das transações pela internet. O parágrafo único do mesmo dispositivo impõe que todos os valores eventualmente pagos, a qualquer título, sejam devolvidos de forma imediata e devidamente atualizados.

## **2.4. Bagagem: Direitos e Responsabilidades**

### **2.4.1. Bagagem despachada e de mão**

A Resolução nº 400/2016 da ANAC disciplina de maneira detalhada as regras referentes à bagagem. A bagagem despachada constitui contrato acessório ao transporte aéreo e pode estar sujeita a restrições de segurança impostas pelo transportador (art. 13). Importante ressaltar que tais regras devem ser uniformes para todo o trecho contratado, ainda que haja participação de mais de uma companhia aérea (art. 13, § 2º).

Já a bagagem de mão possui franquia mínima de 10 (dez) quilos por passageiro, de acordo com as dimensões e quantidades estabelecidas pelo transportador (art. 14). Por permanecer sob a guarda do próprio passageiro durante a viagem, a bagagem de mão é de sua responsabilidade direta, embora sujeita às limitações de segurança e capacidade da aeronave (art. 14, §§ 1º e 2º).

O transportador deve, ainda, informar de forma clara quais itens estão sujeitos a despacho obrigatório ou procedimentos especiais (art. 15). Bagagens que não atendam às

exigências poderão ser recusadas ou submetidas ao regime de transporte de carga (art. 15, § 1º).

#### **2.4.2. Extravio, dano ou violação de bagagem**

A entrega da bagagem sem manifestação imediata do passageiro presume a sua restituição em bom estado (art. 32). Contudo, em caso de extravio, avaria ou violação, é fundamental que o consumidor registre a ocorrência junto à companhia aérea.

Nesse ponto, convém diferenciar dois instrumentos importantes:

1. RIB (Registro de Irregularidade de Bagagem): é o documento oficial preenchido no balcão da companhia aérea, ainda dentro do aeroporto, destinado a formalizar que houve problema com a mala (extravio, avaria ou violação). Ele serve como prova imediata da ocorrência e é indispensável para futuras reclamações administrativas ou judiciais.
2. Formulário de extravio: é, em geral, um documento complementar solicitado pela companhia aérea, no qual o passageiro informa dados adicionais sobre a mala (cor, marca, tamanho, características externas). Esse formulário auxilia a empresa na busca pelo volume, mas não substitui o RIB.

A ausência do registro adequado pode enfraquecer eventual pedido de indenização, razão pela qual é essencial que o consumidor exija o preenchimento do RIB no ato da constatação do problema.

#### **2.4.3. Prazos e indenizações**

Os prazos estabelecidos pela ANAC para devolução da bagagem extraviada são:

- até 7 (sete) dias em voos domésticos;
- até 21 (vinte e um) dias em voos internacionais, prorrogáveis até 30 (trinta) dias em casos excepcionais devidamente informados ao passageiro (art. 32, §§ 2º e 3º).

Caso a bagagem não seja localizada dentro desses prazos, a companhia aérea deve indenizar o passageiro no prazo de 7 (sete) dias após o encerramento da busca (art. 32, § 4º). Nos casos de avaria ou violação, a indenização deve ser paga em até 7 (sete) dias a contar do registro do protesto (art. 32, § 5º).

O valor da indenização por danos materiais encontra-se limitado a 1.131 Direitos Especiais de Saque (DES), conforme a Convenção de Montreal, salvo quando o passageiro tenha feito a declaração especial de valor. Quanto ao dano moral, não há restrição, devendo ser arbitrado de acordo com o juiz no processo judicial.

#### **2.4.4. Declaração especial de valor**

A declaração especial de valor é um direito pouco conhecido dos consumidores, mas de extrema relevância. Trata-se da possibilidade de o passageiro declarar previamente à companhia aérea o valor real dos itens transportados em sua bagagem despachada. Mediante o pagamento de uma taxa adicional, a empresa passa a assumir responsabilidade proporcional ao valor declarado, afastando a limitação indenizatória de 1.131 DES.

Esse procedimento é especialmente importante para passageiros que transportam itens de alto valor, como eletrônicos, equipamentos profissionais, joias ou documentos importantes. A ausência da declaração pode implicar ressarcimento insuficiente em caso de perda ou dano, já que a indenização seguirá os limites internacionais fixados pela Convenção de Montreal.

#### **2.4.5. Assistência emergencial**

Enquanto a bagagem não é devolvida, e desde que o passageiro esteja fora de seu domicílio, a companhia aérea deve reembolsar despesas emergenciais com itens de primeira necessidade, como roupas e produtos de higiene. Esse reembolso, ainda que limitado, visa atenuar os prejuízos imediatos do consumidor.

#### **2.4.6. Responsabilidade civil e proteção judicial**

O descumprimento das obrigações previstas pela ANAC e pela Convenção de Montreal não exime a companhia aérea de responsabilidade perante o consumidor. Os tribunais brasileiros têm reiterado a possibilidade de indenização por danos materiais e morais em razão de extravio, avaria ou atraso na restituição de bagagens, sobretudo quando o passageiro sofre constrangimento, perde compromissos relevantes ou experimenta prejuízos adicionais decorrentes do evento.

#### **2.5. Atrasos e perda de conexões em bilhetes separados**

É fundamental distinguir os cenários em que o passageiro adquire a viagem em bilhete único daqueles em que opta por bilhetes separados.

No bilhete único, a companhia aérea assume integralmente a responsabilidade pelo transporte até o destino final. Assim, se houver atraso ou cancelamento no primeiro trecho que comprometa a conexão, a empresa deve oferecer acomodação gratuita, bem como a assistência material prevista na Resolução nº 400/2016 da ANAC.

Nos bilhetes separados, em que o passageiro contrata trechos distintos com companhias diferentes, a situação é diversa: a transportadora do segundo trecho não tem obrigação legal de aguardar o passageiro ou de realizar acomodação gratuita caso ele perca o embarque.

Aqui surge uma questão prática: quanto tempo é considerado adequado para conexões? A ANAC não estabelece um tempo mínimo em norma. O que existe é uma prática de mercado e recomendações de turismo, segundo as quais: Em voos nacionais, recomenda-se ao menos 1 hora de intervalo. Em voos internacionais, recomenda-se entre 2 e 3 horas, em razão dos procedimentos de imigração, alfândega e reembarque.

Portanto, conexões com intervalos inferiores aos supracitados, embora por vezes ofertadas em sistemas de companhias aéreas, são consideradas arriscadas quando se trata de bilhetes separados. Nesses casos, o passageiro pode perder o segundo embarque mesmo diante de atrasos mínimos.

Ainda assim, a jurisprudência brasileira tem aplicado o Código de Defesa do Consumidor para proteger o passageiro quando houver falha de informação ou publicidade enganosa sobre a viabilidade da conexão. Ou seja, se a venda for feita de forma a induzir o consumidor a acreditar que o intervalo seria suficiente, pode-se reconhecer a responsabilidade solidária das empresas.

## **2.6. Aplicação do Código de Defesa do Consumidor**

A relação jurídica estabelecida entre passageiro e companhia aérea configura, indiscutivelmente, uma relação de consumo. A empresa aérea enquadra-se no conceito de fornecedora, na modalidade de prestadora de serviços, e o passageiro, como destinatário

final, enquadra-se no conceito de consumidor, conforme previsto nos artigos 2º e 3º do Código de Defesa do Consumidor (CDC).

Dessa forma, o contrato de transporte aéreo deve ser interpretado sob a ótica do CDC, que se sobrepõe às normas do Código Brasileiro de Aeronáutica e às Convenções internacionais sempre que a aplicação destas resultar em prejuízo à parte mais vulnerável da relação, qual seja, o consumidor. Esse entendimento é reforçado pelo artigo 7º do CDC, que consagra o chamado Diálogo das Fontes, determinando que prevaleçam as normas mais benéficas ao consumidor.

O CDC possui natureza de norma de ordem pública e interesse social, estando diretamente ligado à proteção constitucional prevista no artigo 5º, inciso XXXII, da Constituição Federal, que eleva a defesa do consumidor à condição de direito fundamental. Tal característica confere ao Estatuto Consumerista força normativa ampliada, tornando-o incompatível com qualquer interpretação que busque restringir os direitos do passageiro em prol de interesses econômicos das transportadoras.

Nesse contexto, não prosperam alegações que pretendam conferir primazia ao Código Brasileiro de Aeronáutica ou às Convenções de Varsóvia e de Montreal em detrimento do CDC.

O Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento do Recurso Extraordinário nº 1.394.401/SP, de repercussão geral, consolidou o entendimento de que as Convenções internacionais não se aplicam às hipóteses de danos extrapatrimoniais (morais) decorrentes do transporte aéreo. Nessas situações, deve prevalecer o CDC, que garante a reparação integral ao consumidor. A tese fixada foi clara: “Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional.”

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) adota a mesma posição. Em recentes julgados, reafirmou que, no tocante à indenização por dano moral, prevalece o CDC sobre as Convenções internacionais, aplicando-se o prazo prescricional de 5 (cinco) anos previsto no artigo 27 do Estatuto Consumerista. Ressalta-se, por exemplo, o AgInt no REsp nº 1.944.528/SP, no qual se reconheceu a inaplicabilidade das Convenções no tocante à reparação extrapatrimonial.

Conclui-se, portanto, que a indenização por danos morais decorrentes do transporte aéreo não pode ser limitada pelas disposições da Convenção de Montreal, da Convenção de Varsóvia ou do Código Brasileiro de Aeronáutica. A reparação deve observar a principiologia do CDC, assegurando proteção efetiva ao passageiro-consumidor e evitando retrocessos na tutela de seus direitos fundamentais.

## **2.7. Como o Consumidor Pode Reagir: Documentos, Provas e Reclamações**

### **2.7.1. Documentos indispensáveis**

Em primeiro lugar, o consumidor deve guardar todos os documentos relativos à viagem. Incluem-se nesse conjunto o bilhete eletrônico (e-ticket), os cartões de embarque de todos os trechos, os comprovantes de despesas realizadas em razão do problema ocorrido e os protocolos de atendimento fornecidos pela companhia aérea. Em situações envolvendo bagagem avariada, violada, deve ser emitido o Registro de Irregularidade de Bagagem (RIB), documento essencial para formalizar a ocorrência. Já para bagagem extraviada, deve ser fornecido o formulário de extravio. Fotografias, vídeos e registros que demonstrem atrasos nos painéis do aeroporto, filas ou o estado da bagagem também constituem provas relevantes.

### **2.7.2. Produção de prova**

A prova é elemento fundamental para o êxito em eventual demanda judicial. O passageiro deve solicitar, sempre que possível, declarações por escrito acerca do motivo do atraso ou cancelamento, registrar notificações recebidas por e-mail ou mensagem eletrônica, bem como anotar horários e nomes de funcionários que prestaram atendimento. Além disso, as notas fiscais relativas a gastos adicionais com alimentação, transporte e hospedagem devem ser preservadas, pois demonstram de forma inequívoca os danos materiais sofridos.

### **2.7.3. Reclamações administrativas**

Antes de recorrer ao Judiciário, recomenda-se que o passageiro utilize os canais administrativos disponíveis:

- Consumidor.gov.br: plataforma oficial da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), que permite registrar reclamações online diretamente contra companhias aéreas. O índice de resolução é significativo, e a resposta deve ser apresentada pela empresa em até 10 dias.
- ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil): é possível registrar ocorrências pelo telefone 163 ou pelo site da agência, que atua na fiscalização do cumprimento da Resolução nº 400/2016.
- Procon estadual ou municipal: atua em defesa coletiva e individual do consumidor, podendo aplicar sanções administrativas à companhia aérea.

### **2.7.4. Reparação judicial**

Caso as medidas administrativas não resultem em solução satisfatória, resta ao consumidor a via judicial. Nesse estágio, é indispensável a orientação de um advogado de

confiança, que avaliará a documentação reunida, analisará a viabilidade da ação e definirá a estratégia processual mais adequada para assegurar a reparação integral dos danos materiais e morais decorrentes da falha na prestação do serviço.

### **3. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O transporte aéreo é um serviço essencial, cuja prestação impacta diretamente a dignidade, a segurança e os compromissos pessoais e profissionais dos passageiros. O Brasil se destaca por possuir o Código de Defesa do Consumidor (CDC), um dos estatutos mais avançados do mundo, que assegura tutela ampla, incluindo a reparação integral por danos materiais e morais. Esse sistema, aliado às normas da ANAC, garante que o passageiro não seja tratado como elo frágil da relação contratual.

Entretanto, o cenário atual revela desafios relevantes. O Supremo Tribunal Federal decidiu, por maioria, reconhecer a repercussão geral no Recurso Extraordinário que discute qual legislação deve reger a responsabilidade civil das companhias aéreas por atraso, alteração ou cancelamento de voos. No mérito, a Corte analisará se deve prevalecer o CDC ou o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) como norma principal (Tema 1.417 da repercussão geral).

A depender da decisão futura, há risco de restrição aos direitos dos passageiros, com eventual prevalência do CBA sobre o CDC, o que poderia significar retrocesso na tutela do consumidor em casos de atraso e cancelamento de voos.

Além disso, tramita no Congresso Nacional um Projeto de Lei que pretende restringir a gratuidade nos Juizados Especiais, impondo custas processuais ao consumidor. Caso seja aprovado, o PL representará uma séria barreira ao acesso à Justiça, afastando justamente os mais vulneráveis da possibilidade de buscar reparação contra grandes empresas aéreas.

Conclui-se que estamos diante de um momento decisivo para a proteção do passageiro aéreo no Brasil. De um lado, a existência de um sistema jurídico privilegiado, que confere ao consumidor meios eficazes de defesa; de outro, riscos de retrocessos legislativos e jurisprudenciais que podem enfraquecer a efetividade desses direitos. Cabe à advocacia, à doutrina e à sociedade civil acompanhar atentamente esses movimentos, resistindo às ameaças e reafirmando o CDC como instrumento indispensável de cidadania e de equilíbrio nas relações de consumo no transporte aéreo.

### **Referências**

BRASIL. Código de Defesa do Consumidor. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

BRASIL. Código Brasileiro de Aeronáutica. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016.

CONVENÇÃO DE MONTREAL. Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, 1999.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. Jurisprudência em matéria de transporte aéreo. Brasília: STJ, 2023.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Repercussão Geral – Limitação de indenizações em voos internacionais. Brasília: STF, 2024.