

RECURSO ESPECIAL Nº 1.842.066 - RS (2019/0299804-4)

RELATOR : **MINISTRO MOURA RIBEIRO**
RECORRENTE : SOCIETE AIR FRANCE
ADVOGADOS : ALFREDO ZUCCA NETO - SP154694
EDUARDO RIHL CASTRO - RS079243
CAMILA SANDRI BIANCHI - RS088177
FELIPE CHAVES DOS SANTOS - RS056718
RECORRIDO : HUMBERTO NEUBAUER GRALA
RECORRIDO : ROSMARI FILOMENA FRANZOI GRALA
ADVOGADO : ROSANE HAACK AMARAL - RS018514

RELATÓRIO

O EXMO. SR. MINISTRO MOURA RIBEIRO (Relator):

HUMBERTO NEUBAUER GRALA e ROSMARI FILOMENA FRANZOI GRALA (HUMBERTO e ROSMARI) ajuizaram ação de indenização por danos materiais e morais contra SOCIÉTÉ AIR FRANCE (AIR FRANCE), em virtude do extravio de bagagens em transporte aéreo internacional.

O Juízo de primeira instância julgou parcialmente procedentes os pedidos para condenar a AIR FRANCE a pagar, a título de danos materiais, os valores constantes nas notas fiscais juntadas aos autos, além de R\$ 8.000,00 (oito mil reais), a título de danos morais, para cada autor (e-STJ, fls. 239/244).

O Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul negou provimento aos recursos de apelação interpostos por AIR FRANCE e por HUMBERTO e ROSMARI, em acórdão da relatoria do Des. BAYARD NEY DE FREITAS BARCELLOS, assim ementado:

APELAÇÕES CÍVEIS. TRANSPORTE AÉREO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. EXTRAVIO TEMPORÁRIO DE BAGAGEM. GRATUIDADE DA JUSTIÇA.

O extravio de bagagem, ainda que temporário, enseja indenização por danos morais. Quantum mantido. Danos materiais de acordo com a prova dos autos. Indeferimento da gratuidade da justiça. PRIMEIRA APELAÇÃO IMPROVIDA. SEGUNDA APELAÇÃO IMPROVIDA (e-STJ, fl. 311).

Irresignada, AIR FRANCE interpôs recurso especial com base no art. 105, III, a e c, da CF, sustentando dissídio jurisprudencial e violação dos arts. 732 do CC/02, 7º do CDC e 22 da Convenção de Montreal, porque os conflitos que envolvem extravios de bagagem ligados à relação de consumo em transporte aéreo internacional de passageiros deveriam ser resolvidos pelas regras estabelecidas em tratados internacionais sobre a matéria e ratificados pelo Brasil, devendo ser observado o parâmetro máximo indenizatório

para danos materiais e morais previsto na Convenção de Montreal (e-STJ, fls. 333/350).

Tendo em vista o julgamento do Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ – Tema 210, pelo STF, a questão foi novamente examinada pelo TJRS, que, em juízo de retratação, manteve o julgamento anteriormente proferido, ressaltando que o limite indenizatório previsto na Convenção de Montreal seria aplicável apenas aos danos materiais.

Confira-se, a propósito, a ementa daquele aresto:

JUÍZO DE RETRATAÇÃO. TRANSPORTE AÉREO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. ADEQUAÇÃO AO ENTENDIMENTO ADOTADO PELO STF - REPERCUSSÃO GERAL. EM JUÍZO DE RETRATAÇÃO, MANTIVERAM A SENTENÇA, APENAS RESSALTANDO A INCIDÊNCIA DAS NORMAS E TRATADOS INTERNACIONAIS LIMITADORES DA RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA AÉREA DE PASSAGEIROS (e-STJ, fl. 429).

Os embargos de declaração da AIR FRANCE foram rejeitados (e-STJ, fls. 326/329).

Em seguida, AIR FRANCE interpôs novo recurso especial, sustentando, em síntese, que os parâmetros indenizatórios previstos na convenção internacional englobariam todos os danos suportados pelos passageiros, tanto os morais quanto os materiais (e-STJ, fls. 466/489).

O TJRS admitiu essa segunda irresignação como ratificação do recurso especial anteriormente interposto (e-STJ, fls. 586/601).

É o relatório.

RECURSO ESPECIAL Nº 1.842.066 - RS (2019/0299804-4)

RELATOR : **MINISTRO MOURA RIBEIRO**
RECORRENTE : SOCIETE AIR FRANCE
ADVOGADOS : ALFREDO ZUCCA NETO - SP154694
EDUARDO RIHL CASTRO - RS079243
CAMILA SANDRI BIANCHI - RS088177
FELIPE CHAVES DOS SANTOS - RS056718
RECORRIDO : HUMBERTO NEUBAUER GRALA
RECORRIDO : ROSMARI FILOMENA FRANZOI GRALA
ADVOGADO : ROSANE HAACK AMARAL - RS018514

EMENTA

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. **RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCPC.** AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR. EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS. RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.

1. Aplica-se o NCPC a este recurso ante os termos do Enunciado Administrativo nº 3, aprovado pelo Plenário do STJ na sessão de 9/3/2016: *Aos recursos interpostos com fundamento no CPC/2015 (relativos a decisões publicadas a partir de 18 de março de 2016) serão exigidos os requisitos de admissibilidade recursal na forma do novo CPC.*

2. O STF, no julgamento do RE nº 636.331/RJ, com repercussão geral reconhecida, fixou a seguinte tese jurídica: *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.*

3. Referido entendimento tem aplicação apenas aos pedidos de reparação por danos materiais.

4. As indenizações por danos morais decorrentes de extravio de bagagem e de atraso de voo não estão submetidas à tarifação prevista na Convenção de Montreal, devendo-se observar, nesses casos, a efetiva reparação do consumidor preceituada pelo CDC.

5. Recurso especial não provido.

RECURSO ESPECIAL Nº 1.842.066 - RS (2019/0299804-4)

RELATOR : **MINISTRO MOURA RIBEIRO**
RECORRENTE : SOCIETE AIR FRANCE
ADVOGADOS : ALFREDO ZUCCA NETO - SP154694
EDUARDO RIHL CASTRO - RS079243
CAMILA SANDRI BIANCHI - RS088177
FELIPE CHAVES DOS SANTOS - RS056718
RECORRIDO : HUMBERTO NEUBAUER GRALA
RECORRIDO : ROSMARI FILOMENA FRANZOI GRALA
ADVOGADO : ROSANE HAACK AMARAL - RS018514

VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO MOURA RIBEIRO (Relator):

De plano, vale pontuar que o presente recurso especial foi interposto contra decisão publicada na vigência do novo Código de Processo Civil, razão pela qual devem ser exigidos os requisitos de admissibilidade recursal na forma nele prevista, nos termos do Enunciado Administrativo nº 3, aprovado pelo Plenário do STJ na sessão de 9/3/2016:

Aos recursos interpostos com fundamento no CPC/2015 (relativos a decisões publicadas a partir de 18 de março de 2016) serão exigidos os requisitos de admissibilidade recursal na forma do novo CPC.

O cerne da questão posta no presente recurso especial está em delimitar se os parâmetros indenizatórios previstos pela Convenção de Montreal englobam também os danos morais suportados pelos passageiros de voos internacionais ou somente os de natureza material.

Importa saber se os danos extrapatrimoniais experimentados por passageiros em decorrência de extravio de bagagem durante viagens internacionais devem ser indenizados nos limites previstos pela Convenção de Montreal ou se, ao contrário, devem ser observadas as regras protetivas do CDC que primam pela reparação efetiva do consumidor.

Tratando-se de transporte aéreo doméstico incidem as regras do CDC ou do CC/02, conforme esteja ou não caracterizada uma relação de consumo. Em relação ao transporte aéreo internacional, o panorama é um pouco mais complexo.

A Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro de 1929, promulgada no Brasil em 1931, disciplinou a responsabilidade das transportadoras aéreas transnacionais nas hipóteses de sinistro ou descumprimento do contrato. O principal objetivo, segundo consta, foi dar maior uniformidade ao tratamento da matéria, considerando-se a ampla

Superior Tribunal de Justiça

variação das normas domésticas, estimulando, nessa medida, o desenvolvimento da atividade econômica em pauta.

Aquele diploma internacional empenhou-se, sobretudo, na fixação de patamares restritos para a responsabilidade das transportadoras que, à época, quase sempre se confundiam com os próprios Estados de bandeira das aeronaves comerciais.

Nesse sentido, por exemplo, o art. 22 assim estabelecia:

ARTIGO 22.

(1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, a importancia de cento e vinte e cinco, mil francos, por passageiro. Se a indemnização, de conformidade com a lei do tribunal que conhecer da questão, puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquelle limite. Entretanto, por accordo especial com o transportador, poderá o viajante fixar em mais o limite de responsabilidade.

(2) No transporte de mercadorias, ou de bagagem despachada, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cincoenta francos por kilogramma, salvo declaração especial de "interesse na entrega", feita pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importancia da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedidor tinha entrega.

(3) Quanto aos objectos que o viajante conserve sob os guarda, limita-se a cinco mil francos por viajante a responsabilidade do transportador.

(4) As quantias acima indicadas consideram-se referentes ao franco francez, constituído de sessenta e cinco e meio milligrammas do ouro, ao titulo de novecentos millésimos de mental fino. Ellas se poderão converter, em numeros redondos na moeda nacional de cada, paiz (Tradução oficial constante do Decreto nº 20.704, de 24/11/31)

Seguiram-se, entre 1955 e 1975, já sob o pálio da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), vários outros tratados com o objetivo de aperfeiçoar e consolidar o Direito Aeronáutico Internacional.

Finalmente, em 1999, após a ampla privatização das empresas do setor e o advento de normas consumeristas por todo o mundo, foi celebrada em Montreal, sede da OACI, uma nova convenção, ampliando a proteção dos usuários do transporte aéreo internacional.

O art. 1º da Convenção de Montreal, inserida no ordenamento jurídico

brasileiro pelo Decreto nº 5.910, de 27/9/2006, esclarece que essa norma tem aplicação para todos os casos de transporte de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração ou a título gratuito, por uma empresa de transporte aéreo.

O regramento estabelecido por ela atribui ao transportador a responsabilidade civil por morte ou lesão corporal de passageiro (art. 17), dano à bagagem ou carga (arts. 17 e 18), e atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga (art. 19), normatizando, ainda, hipóteses de culpa exclusiva ou concorrente como causas de exoneração e mitigação da responsabilidade do transportador (art. 20).

Paralelamente, previu limites ao dever de indenizar, fixando valores máximos a serem pagos nas hipóteses que estabeleceu (art. 22) e classificando como nulas de pleno direito eventuais disposições contratuais tendentes a reduzir essas quantias (art. 26).

Confira-se, a propósito, o que dispõe o art. 22 da norma em comento:

Artigo 22 – Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

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.

3. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes

afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma ação ou omissão de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções.

6. Os limites prescritos no Artigo 21 e neste Artigo não constituem obstáculo para que o tribunal conceda, de acordo com sua lei nacional, uma quantia que corresponda a todo ou parte dos custos e outros gastos que o processo haja acarretado ao autor, inclusive juros. A disposição anterior não vigorará, quando o valor da indenização acordada, excluídos os custos e outros gastos do processo, não exceder a quantia que o transportador haja oferecido por escrito ao autor, dentro de um período de seis meses contados a partir do fato que causou o dano, ou antes de iniciar a ação, se a segunda data é posterior.

O Direito Especial de Saque (DES) a que faz referência o texto da norma leva em consideração a importância das principais moedas utilizadas no comércio internacional sendo o seu valor revisado a cada cinco (5) anos pelo FMI. A última revisão ocorreu em 2015 e a próxima ocorrerá até 30/9/2021. Atualmente, cada DES corresponde a 41,73% de dólar americano, 30,93 de euro, 10,92% de renminbi chinês, 8,33% de iene japonês e 8,09% de libra esterlina.

Na data da elaboração deste voto (19/2/2020), segundo consulta ao sítio eletrônico <https://apps2.correios.com.br/efi/app/moeda/moeda.php>, cada DES correspondia a R\$ 5,94. Assim, nas hipóteses de atraso no transporte de pessoas, a indenização máxima seria de R\$ 24.651,00 (correspondente a 4.150 DES – art. 22.1) e, nos casos de extravio de bagagem, o limite indenizatório seria de R\$ 5.940,00 (correspondente a 1.000 DES – art. 22.2).

A limitação em testilha conflita com o regramento da responsabilidade do fornecedor de serviços estatuído no CDC, que privilegia a reparação efetiva do consumidor (art. 6º, VI), e também no CC/02, em que vigora o princípio da reparação integral da vítima (arts. 734 e 944).

Superior Tribunal de Justiça

Importa saber, assim, qual o verdadeiro alcance da norma internacional.

Conforme se pode verificar, a Convenção de Montreal fala genericamente em danos, sem mencionar prejuízos materiais ou morais. Muito embora deixe claro que trata de danos decorrentes de morte ou lesões corporais, atraso no transporte de pessoas e destruição, perda ou avaria em bagagem/carga, não esclarece se os danos referenciados são apenas os de ordem patrimonial ou também os de natureza extrapatrimonial.

Caso se admita que o tratamento genérico dispensado pela Convenção de Montreal alcançou tanto os danos materiais quanto os morais, teríamos de concluir, em função do princípio da especialidade, que a indenização devida em caso de atraso de voo e de extravio de bagagem, já considerando os danos morais e materiais, não pode ultrapassar o limite fixado pela norma internacional.

Por outro lado, entendendo-se que o mencionado diploma internacional fez referência apenas aos danos materiais, pode-se afirmar que a indenização por danos morais deve observar o princípio da efetiva reparação, previsto no CDC, sem que se possa cogitar de tabelamento prévio.

A propósito da interpretação dos tratados internacionais, o art. 31 da Convenção de Viena estabelece: *Um tratado deve ser interpretado de boa fé segundo o sentido comum atribuível aos termos do tratado em seu contexto e à luz de seu objetivo e finalidade.*

FRANCISCO REZEK, interpretando o art. 22 da Convenção de Montreal, afirma que ela diz respeito tanto aos danos materiais quanto aos danos morais:

No que as indenizações regidas pelo tratado de Montreal compensam danos tanto materiais quanto morais, elas condizem fielmente com o que rezam os incisos V e X do art. 5º da Constituição da República. A fixação de limites pela norma internacional não viola essa regra: se assim não fosse, todos os contratos de seguro e resseguro também a afrontariam no que determinam o teto compensatório em função do prêmio pago - dada a possibilidade teórica de que a dimensão do sinistro excedesse, em certo caso concreto, o teto avençado entre as partes (O transporte aéreo internacional ante a justiça do Brasil. In Revista do Advogado ano XXXIX, nº 142, Jun/2019, p. 39)

Para HELENA CAMPOS REFOSCO, da mesma forma, os limites máximos indenizatórios previstos na norma internacional englobariam tanto os danos materiais quanto os danos morais decorrentes de atraso de voo e extravio de bagagem. Para ela, estariam excluídos apenas os prejuízos extrapatrimoniais advindos de situações não previstas na Convenção, como, por exemplo, injúrias cometidas por um comissário da companhia aérea contra o passageiro.

Anote-se:

A especialidade da Convenção também se evidencia diante dos parâmetros que ela estabelece para a indenização por danos materiais e morais nos ilícitos que especifica no artigo 3º, item 4: a responsabilidade do transportador por morte ou lesões, por destruição perda ou avaria de bagagem, e por atraso, devendo, portanto, prevalecer sobre os demais dispositivos legais que a ela se contrapuserem (A Convenção de Montreal e a responsabilidade civil no transporte aéreo internacional. In Revista trimestral de direito civil. Ano 12, vol. 46, abr-jun/2011. pp. 67/68)

O Tribunal de Justiça da União Europeia, apreciando demanda em que particular (Axel Walz) pleiteava danos morais por perda de bagagem com fundamento na Convenção de Montreal, concluiu:

O conceito de «dano», subentendido no artigo 22.º, n.º 2, da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de Maio de 1999, que fixa o limite da responsabilidade da transportadora aérea pelo prejuízo resultante, designadamente, da perda de bagagens, deve ser interpretado no sentido de que abrange tanto o dano material como o dano moral (Disponível em: <https://blook.pt/caselaw/EU/TJUE/482773/?q=processo:%20C-63/09> . Acesso aos 18/2/2020)

Com a devida vênia, penso que a Convenção de Montreal não tratou de danos morais.

O art. 22 da norma internacional, como visto, não mencionou claramente a espécie de danos aos quais se referia, mas é preciso considerar que ela representou uma mera atualização da Convenção de Varsóvia, firmada em 1929, quando nem sequer se cogitava de indenização por danos morais. Assim, se a norma original cuidou apenas de danos materiais, parece razoável sustentar que a norma atualizadora também se ateuve a essa mesma categoria de danos.

Quisesse o contrário, assim teria dito.

Além disso, os prejuízos de ordem extrapatrimonial, pela sua própria natureza, não admitem tabelamento prévio ou tarifação. Nesse sentido, inclusive, já se posicionou a jurisprudência desta Corte Superior (AgInt no REsp 1.608.573/RJ, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, Quarta Turma, DJe 23/8/2019; EDcl no REsp 1.036.485/SC, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, Terceira Turma, DJe 25/5/2009 e REsp 1.152.541/RS, Rel. Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, Terceira Turma, DJe 21/9/2011; AgRg no AREsp 775.997/SC, Rel. Ministro HUMBERTO MARTINS, Segunda

Turma, DJe 20/11/2015 e Súmula nº 281 do STJ – *A indenização por dano moral não está sujeita à tarifa prevista na Lei de Imprensa*).

Assim, se os países signatários da Convenção de Montreal tinham a intenção de impor limites à indenização por danos morais nos casos de atraso de voo e de extravio de bagagem/carga, deveriam tê-lo feito de modo expresso.

Ainda é preciso recordar que a própria Convenção de Montreal admitiu a possibilidade de o passageiro elidir o limite indenizatório nela previsto para os casos de extravio de bagagem, realizando uma declaração especial que indique o valor dos bens transportados.

Anote-se:

Art. 22 – Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga

[...]

*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.***

*3. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, **a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino (sem destaques no original)***

Da mesma forma, o nº 4 do art. 22 deixa claro que a indenização devida em caso de destruição, perda, avaria ou atraso da carga deve levar em consideração o peso total ou o volume da carga transportada.

Confira-se:

*4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, **para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do***

Superior Tribunal de Justiça

volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes (sem destaque no original).

Ora, se o passageiro pode afastar o limite legal mediante declaração especial do valor patrimonial da bagagem transportada é porque referido limite legal tem por objetivo reparar danos patrimoniais. De igual maneira, se a indenização máxima em caso de extravio de carga está atrelada ao volume e peso total da carga transportada é porque referida indenização visa a compensar prejuízos de ordem material.

Em suma, seja porque a Convenção de Montreal representou mera atualização da Convenção de Viena, que não tratou de danos morais; seja porque a quantificação dos danos extrapatrimoniais segue sistemática própria avessa a qualquer tipo de tarifação ou tabelamento; seja, finalmente, porque a própria Convenção de Montreal admitiu o afastamento do limite indenizatório legal quando feita declaração especial do valor da bagagem transportada, é possível concluir que ela não incluiu os danos morais.

Nesses termos, muito embora se trate de norma posterior ao CDC e constitua *lex specialis* em relação aos contratos de transporte aéreo internacional, não pode ser aplicada para limitar a indenização devida aos passageiros em caso de danos morais decorrentes de atraso de voo ou extravio de bagagem.

Essa, com efeito, também é a opinião de GUSTAVO FAVERO VAUGHN, RENAN BINOTTO ZARAMELO e RAPHAEL PIRES DO AMARAL:

Nessa toada, é significativo salientar que a Convenção de Montreal, pela sua literalidade, não trata de danos morais, tampouco trata da responsabilidade por overbooking, cláusulas abusivas e/ou recusa de embarque (Dispínvel em : <https://www.migalhas.com.br/depeso/300998/brevissimas-notas-sobre-a-indenizacao-por-dano-moral-e-o-transporte-aereo-internacional>. Acesso aos 13/2/2020).

O STF comunga do mesmo entendimento.

Em 2017, no julgamento do RE nº 636.331/RJ, da Relatoria do Ministro GILMAR MENDES e do ARE nº 766.618/SP, da Relatoria do Ministro ROBERTO BARROSO, o Pleno do STF fixou a seguinte tese jurídica para efeito de repercussão geral (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.

Examinando o inteiro teor desses acórdãos, é possível verificar que, naqueles casos, não se discutia limitação da indenização por danos morais. No julgamento do RE nº 636.331/RJ, questionava-se apenas a reparação por danos materiais decorrentes do extravio de bagagem e, no ARE 766.618/SP, debateu-se sobre o prazo prescricional aplicável a pretensão indenizatória por atraso de voo, se quinquenal (art. 27 do CDC), ou bienal (art. 29 da Convenção de Varsóvia).

Apesar de não estar em pauta a questão da indenização por danos morais, os Ministros GILMAR MENDES e RICARDO LEWANDOWSKI, no RE nº 636.331/RJ, afirmaram, a título de *obiter dictum*, que os limites indenizatórios da Convenção de Montreal não se aplicavam às hipóteses de indenização por danos extrapatrimoniais.

Colhe-se do voto do Ministro GILMAR MENDES:

*A disposição deixa claro o âmbito de aplicação da Convenção, que não alcança os contratos de transporte nacional de pessoas e estão, por conseguinte, excluídos da incidência da norma do art. 22. O segundo aspecto a destacar é que a **limitação imposta pelos acordos internacionais alcança tão somente a indenização por dano material, e não a reparação por dano moral. A exclusão justifica-se, porque a disposição do art. 22 não faz qualquer referência à reparação por dano moral, e também porque a imposição de limites quantitativos preestabelecidos não parece condizente com a própria natureza do bem jurídico tutelado, nos casos de reparação por dano moral. Corrobora a interpretação da inaplicabilidade do limite do quantum indenizatório às hipóteses de dano moral a previsão do art. 22, que permite o passageiro realizar 'declaração especial' do valor da bagagem, como forma de eludir a aplicação do limite legal. Afinal, se pode o passageiro afastar o valor limite presumido pela Convenção mediante informação do valor real dos pertences que compõem a bagagem, então não há dúvidas de que o limite imposto pela Convenção diz respeito unicamente à importância desses mesmos pertences e não a qualquer outro interesse ou bem, mormente os de natureza intangível. Assim, meu voto é no sentido de declarar a aplicabilidade do limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais. (sem destaque no original)***

O Ministro RICARDO LEWANDOWSKI, de sua parte, acrescentou:

*A meu ver, como corretamente assentado, tanto pelo Ministro Barroso, como pelo Ministro Gilmar e o Ministro Marco Aurélio, não está em causa aqui a condenação dos danos morais, até porque o Tribunal tem posição no sentido de cindir essas duas questões. O Ministro Marco Aurélio foi o Relator de um acórdão, como Sua Excelência revelou, aprovado por unanimidade na Segunda Turma, em que disse o seguinte - Vossa Excelência me corrija se eu estiver errado: que, com relação ao danos materiais, aplica-se sim a Convenção de Varsóvia. Mas, **tendo em conta as disposições da Constituição, no que tange a proteção do consumidor, se houver dano moral, nesse aspecto, aplica-se inteiramente o Código do Consumidor, que se encontra inclusive fundado, arrimado na Constituição Federal** (sem destaque no original)*

Se, naquela oportunidade, a conclusão foi trazida *ad latere*, no julgamento do AgR no RE nº 1.221.934, da relatoria da Ministra CARMEN LÚCIA, ela se apresentou como solução para o próprio cerne da controvérsia.

Anote-se, a propósito, a ementa desse julgado:

AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. CONSUMIDOR. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. ATRASO. DANOS MORAIS. CONVENÇÕES INTERNACIONAIS DE VARSÓVIA E DE MONTREAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO N. 636.331-RG. TEMA 210. INAPLICABILIDADE. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. QUANTUM INDENIZATÓRIO: AUSÊNCIA DE REPERCUSSÃO GERAL. ARE N. 743.771. TEMA 655. ALEGAÇÃO DE INOBSERVÂNCIA DOS INCS. XXXV E LIV DO ART. 5º DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA: AUSÊNCIA DE REPERCUSSÃO GERAL. TEMAS 660 E 895. AGRAVO REGIMENTAL AO QUAL SE NEGA PROVIMENTO.
(RE 1.221.934 AgR, Rel. Min. CÁRMEN LÚCIA, Segunda Turma, julgado em 25/10/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-248 DIVULG 11/11/2019, PUBLIC 12/11/2019 - sem destaque no original)

Ainda no STF, seguiram-se, as seguintes decisões monocráticas, perfilhando o mesmo entendimento: RE nº 1.228.425, Relator Ministro ROBERTO BARROSO, DJe 23/9/2019, e RE nº 1.203.826, Relatora Ministra CÁRMEN LÚCIA, DJe 31/5/2019.

Nesta Corte Superior, as Turmas que compõem a Segunda Seção realinharam seu entendimento para reconhecer a aplicabilidade da Convenção de Montreal

aos casos de indenização por danos materiais (AgRg no REsp 254.561/SP, Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, Terceira Turma, julgado em 5/2/2019, DJe 12/2/2019; REsp 218.528/SP, Rel. Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, Quarta Turma, DJe 29/6/2018).

Mas não há julgados colegiados versando sobre a aplicabilidade da norma internacional às hipóteses de danos morais. Com efeito, em pesquisa ao acervo de julgados desta Corte, localizei apenas uma decisão monocrática proferida pelo Ministro MARCO BUZZI, no AResp nº 1.415.376/MG, DJE 8/4/2019, a qual afirma, expressamente, que os limites indenizatórios previstos na Convenção de Montreal **não** se aplicam à reparação dos danos morais, conforme se nota:

Com efeito, ficou assentada apenas a prevalência das Convenções de Varsóvia e Montreal e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil em relação ao Código de Defesa do Consumidor, nas condenações por danos materiais decorrentes de extravio de bagagem em voos internacionais, não se aplicando a tese para as indenizações por danos morais.

Em suma, é de se reconhecer que a tarifação prevista na Convenção de Montreal tem aplicação restrita aos danos patrimoniais, mantendo-se incólume, em relação aos danos morais por extravio de bagagem e atraso de voo, o primado da efetiva reparação do consumidor insculpido nos arts. 5º, V, da CF, e 6º, VI, do CDC.

Nessas condições, pelo meu voto, **NEGO PROVIMENTO** ao recurso especial manejado pela AIR FRANCE.

MAJORO em 4% o valor dos honorários advocatícios anteriormente fixados contra a AIR FRANCE, consoante dispõe o art. 85, § 11, do NCP.