

VOTO-VISTA

O SENHOR MINISTRO GILMAR MENDES: Trata-se de agravo regimental interposto contra decisão monocrática, de lavra da eminente relatora Ministra Cármen Lúcia, que inadmitiu os embargos de divergência no agravo regimental nos embargos de declaração no recurso extraordinário com agravo, ante os seguintes termos:

“EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA NO AGRAVO REGIMENTAL NOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. INAPLICABILIDADE DO TEMA 210 DA REPERCUSSÃO GERAL. DIVERGÊNCIA INEXISTENTE. ART. 332 DO REGIMENTO INTERNO DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA NÃO ADMITIDOS.” (eDOC 64).

Nas razões recursais, a agravante argumenta que a decisão recorrida deixou de cumprir o art. 178 da Constituição ao não aplicar a Convenção de Montreal ao caso em análise.

Inferre que, independentemente da aplicação do tema 210 da repercussão geral ao transporte aéreo internacional de carga, o art. 178 da Constituição impõe que se observe a Convenção de Montreal.

Iniciado o julgamento em Sessão Virtual, a relatora encaminhou voto pelo desprovimento do agravo. Ato contínuo, o julgamento foi interrompido em razão de meu pedido de vista.

É a breve síntese dos fatos relevantes. **Passo a votar.**

A questão constitucional controvertida nestes autos consiste em definir se, no caso de transporte de carga internacional, incide a Convenção de Montreal ou o Código Civil.

O tema não é novo na jurisprudência deste Tribunal, mas ainda suscita dúvidas, uma vez que o tema 210 da sistemática da repercussão geral, de minha relatoria, ao analisar o comando do art. 178 da Constituição, falou apenas em extravio de bagagem:

“Tema 210 – Limitação de indenização por danos decorrentes de extravio de bagagem com fundamento na

Convenção de Varsóvia”.

Embora a tese faça referência ao extravio de bagagem, em verdade, o Plenário do Supremo Tribunal Federal, nesse precedente, interpretou o alcance do art. 178 da Constituição da República, que assim determina:

“Art. 178. 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.”

A tese fixada no julgamento do Recurso Extraordinário 636.331 (tema 210) sintetiza os fundamentos do acórdão quanto à prevalência de normas e tratados internacionais em relação à legislação pátria no que se refere à responsabilidade de transportadoras aéreas internacionais. A tese assentada recebeu a seguinte redação: *“Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor”*. Eis a ementa desse julgado:

“Recurso extraordinário com repercussão geral. 2. Extravio de bagagem. Dano material. Limitação. Antinomia. Convenção de Varsóvia. Código de Defesa do Consumidor. 3. Julgamento de mérito. É aplicável o 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. 5. Repercussão geral. Tema 210. Fixação da tese: ‘Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor’. 6. Caso concreto. Acórdão que aplicou o Código de Defesa do Consumidor. Indenização superior ao limite previsto no art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Decisão recorrida reformada, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido na legislação internacional. 7. Recurso a que se dá provimento.” (Dje

13.11.2017).

Como se pode verificar, a fundamentação do julgado não fez qualquer distinção entre o transporte de bagagens e de carga, sendo certo que o paradigma apenas analisou a questão segundo o quadro fático disposto naqueles autos, qual seja, a hipótese de extravio de bagagem.

Anoto, ainda, que a matéria controvertida no tema 210 foi analisada à luz do conflito normativo existente entre norma internacional e norma interna ao ordenamento jurídico brasileiro, dando-se prevalência às Convenções de Varsóvia e Montreal, ante o princípio da especialidade.

Ou seja, entendeu-se que, em se tratando de transporte aéreo internacional, havendo divergência entre a norma interna e a Convenção, prevalecerá o disposto nesta última, desde que respeitado o princípio da reciprocidade, por força do disposto no art. 178 da Constituição Federal.

No caso dos autos, discute-se a responsabilidade da transportadora aérea internacional por danos materiais no transporte de carga, havendo divergências entre o previsto nas Convenções de Varsóvia e Montreal e o disposto no Código Civil brasileiro.

Assim, verifica-se que a matéria debatida nos autos não diverge daquela do tema 210 da repercussão geral. Ao contrário, ela é a mesma, qual seja, a incidência da norma do art. 178 da Constituição brasileira ao caso em questão.

Entendo, portanto, que a tese fixada no tema 210 aplica-se a todo o tipo de conflito envolvendo transporte internacional, cujas normas tenham sido objeto de tratados internacionais firmados pelo Brasil.

Em outras palavras, o tema 210 da sistemática da repercussão geral também se aplica às hipóteses de responsabilidade patrimonial pelo extravio de carga. Nesse sentido, confirmam-se os seguintes precedentes:

“AGRAVO REGIMENTAL NOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. INTERPOSIÇÃO EM 22.4.2020. TRANSPORTE AÉREO DE MERCADORIA. SEGURO. AÇÃO REGRESSIVA. APLICABILIDADE DO TEMA 210, DA REPERCUSSÃO GERAL. AGRAVO REGIMENTAL A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

1. Aplica-se o Tema 210 da sistemática da Repercussão Geral às discussões acerca do direito de regresso para reparação de danos decorrentes de extravio ou dano de mercadoria em transporte aéreo internacional. 2. Não houve

desrespeito ao art. 932, V, b, do CPC, pois tal dispositivo permite ao relator, monocraticamente, dar provimento ao recurso, com base na jurisprudência consolidada deste Supremo Tribunal Federal. 3. Agravo regimental a que se nega provimento.” (ARE 1.186.944 ED-AgR, Rel. Min. Edson Fachin, Segunda Turma, DJe 21.6.2021; grifo nosso);

“DIREITO CIVIL. AGRAVO INTERNO EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE CARGAS. INTERNACIONAL. TEMA 210 RG. 1. **Por força do art. 178 da CF, em caso de conflito, as normas das convenções que regem o transporte aéreo internacional prevalecem sobre a legislação interna (RE 636.331, Rel. Min. Gilmar Mendes, Tema 210/RG).** 2. Nos termos do art. 85, § 11, do CPC/2015, fica majorado em 25% o valor da verba honorária fixada anteriormente, observados os limites legais do art. 85, §§ 2º e 3º, do CPC/2015. 3. Agravo interno a que se nega provimento.” (ARE 1.133.572 AgR, Rel. Min. Roberto Barroso, Primeira Turma, DJe 13.9.2019; grifo nosso).

Entendo, portanto, que a jurisprudência do STF é firme no sentido de estabelecer que o art. 178 da Constituição determina hierarquia específica aos tratados, acordos e convenções internacionais dos quais o Brasil seja signatário. As Convenções de Varsóvia e Montreal englobam regras para transporte aéreo internacional de pessoas, bagagem e carga, nos termos do art. 1º da Convenção de Montreal, promulgada pelo Decreto 5.910/2006:

“Artigo 1 – Âmbito de Aplicação

1. A presente Convenção se aplica a **todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga**, efetuado em aeronaves, mediante remuneração. Aplica-se igualmente ao transporte gratuito efetuado em aeronaves, por uma empresa de transporte aéreo.

2. Para fins da presente Convenção, a expressão transporte internacional significa todo transporte em que, conforme o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção no transporte, ou transbordo, estão situados, seja no território de dois Estados Partes, seja no território de um só Estado Parte, havendo escala prevista no

território de qualquer outro Estado, ainda que este não seja um Estado Parte. O transporte entre dois pontos dentro do território de um só Estado Parte, sem uma escala acordada no território de outro Estado, não se considerará transporte internacional, para os fins da presente Convenção.

3. O transporte que seja efetuado por vários transportadores sucessivamente constituirá, para os fins da presente Convenção, um só transporte, quando haja sido considerado pelas partes como uma única operação, tanto se haja sido objeto de um só contrato, como de uma série de contratos, e não perderá seu caráter internacional pelo fato de que um só contrato ou uma série de contratos devam ser executados integralmente no território do mesmo Estado.

4. A presente Convenção se aplica também ao transporte previsto no Capítulo V, sob as condições nele estabelecidas.”

Por sua vez, as regras relativas aos limites indenizatórios relativos aos transportes de cargas estão dispostas no item 3 do art. 22:

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

(...)

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.”

Ou seja, no caso de transporte internacional de carga, a responsabilidade do transportador por destruição, perda, avaria ou atraso da carga segue a regra do artigo 22 da Convenção de Montreal, que estipula como limite a quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma ou o valor declarado, no caso de “declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino”. Tal regra aplica-se, também, às seguradoras em caso de ação de regresso.

Ante o exposto, divirjo da relatora. Dou provimento ao agravo

regimental e, conseqüentemente, provejo os Embargos de Divergência, para dar provimento ao recurso extraordinário e determinar a aplicação da tese fixada no tema 210 ao caso em análise, de modo a cassar a decisão recorrida e determinar que outra seja prolatada em observância ao disposto na Convenção de Montreal quanto à responsabilidade pelo transporte internacional de cargas.

É como voto.