

A convenção de Montreal e a indenização tarifada de certos danos: breves comentários sobre a necessária aplicação dos valores periodicamente atualizados

Comentário de Legislação

Maria Luiza Baillo Targa¹

O espaço aéreo se torna relevante ao mundo jurídico a partir do final dos anos 1700, após o desenvolvimento do primeiro balão tripulado do mundo e dos primeiros passos para o surgimento do avião (CRETTELLA NETO, 2019, p. 1015). A Primeira Guerra Mundial denota a rápida evolução técnica dos aviões e, acima de tudo, o seu potencial, demonstrando que esse novo meio de transporte demanda atenção das nações. O tema, então, passa a ser pauta de conferências internacionais e objeto de distintas convenções.

O desenvolvimento da indústria da aviação civil e da sua utilização comercial faz surgir o interesse em regular, no âmbito internacional, os contratos de transporte aéreo e, principalmente, a responsabilidade civil das companhias aéreas por danos decorrentes de falhas na prestação do serviço. Elabora-se, para esse fim, a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, concluída em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929.

Contribuiu a Convenção, denominada de Convenção de Varsóvia, para delinear a responsabilidade do transportador aéreo nas viagens internacionais² em relação aos danos ocasionados por morte, ferimento ou

¹ Doutoranda e Mestre em Direito do Consumidor pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Especialista em Direito Francês e Europeu dos Contratos pela Université Savoie Mont Blanc, Especialista em Direito do Consumidor e Direitos Fundamentais pela UFRGS, Especialista em Direito Público pelo Centro Universitário de Brasília (UniCEUB), Membro do Grupo de Pesquisa Mercosul, Direito do Consumidor e Globalização. Advogada. Contato: mlbtarga@gmail.com.

² Segundo o artigo 1º, 2, da Convenção de Varsóvia, transporte internacional é aquele em que “o ponto de partida e o ponto do destino, haja ou não interrupção de transporte, ou baldeação, estejam situados no território de duas Altas Partes Contratantes, ou mesmo no

lesão corporal sofrida pelo viajante a bordo da aeronave ou durante as operações de embarque e desembarque; por destruição, perda ou avaria de bagagem despachada ou mercadoria, desde que o dano tenha ocorrido durante sua guarda; e para os casos de atraso de modo geral. Para cada dano que disciplina, estipula limites indenizatórios em francos, moeda francesa vigente à época, ou seja, estabelece valores máximos a serem despendidos pelas companhias aéreas³. Trata-se, pois, de responsabilidade com indenização tarifada, com limites prefixados pela norma.

Com o passar dos anos, verificou-se a necessidade de realizar modificações no texto da Convenção, mormente no que diz respeito aos limites indenizatórios, já que os valores, estabelecidos em quantias fixas e sem a possibilidade de revisão, tornaram-se irrisórios ao longo do tempo⁴. Esses movimentos de alterações textuais culminaram na aprovação da Convenção de Montreal (que leva o mesmo nome de sua antecessora) no ano de 1999, a qual procurou responder aos anseios das nações de fixação de indenizações justas aos passageiros.

Embora mantida a tarifação indenizatória, com a fixação dos valores máximos a serem alcançados pelas transportadoras, a Convenção ressalta a necessidade de estabelecimento de indenização equitativa, fundada no princípio da restituição. Designa, para os mesmos danos (morte ou lesão

de uma só, havendo escala prevista em território sujeito à soberania, suserania, mandato ou autoridade de outro Estado, seja ou não Contratante” (BRASIL, 1931).

³ Fixa a Convenção limite de 125.000 francos por passageiro no transporte de pessoas (artigo 22, 1) e de 250 francos por quilograma no transporte de mercadorias ou de bagagem despachada, salvo se realizada prévia declaração especial de interesse na entrega da carga ou da mala, caso em que a indenização equivaleria à exata importância declarada (artigo 22, 2). Em relação aos objetos sob a guarda do viajante, a indenização se limitava a 5.000 francos por passageiro (artigo 22, 3). Para mensurar a indenização, cada país signatário deve realizar a conversão para a sua moeda (artigo 22, 4) (BRASIL, 1931).

⁴ No ano de 1966, os Estados Unidos e as companhias aéreas que operavam em seu território, sob a recomendação da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, do inglês *International Air Transport Association*), firmaram o Acordo de Montreal de 1966, elevando o teto indenizatório para 75.000 Dólares para todos os voos com ponto de contato nos Estados Unidos. O Japão, diante da mesma insatisfação, em 1992, implementou novo sistema de responsabilidade contratual, o qual teve bastante aceitação internacional e serviu de modelo para as tentativas posteriores de alteração da redação da Convenção de Varsóvia (SOTO, 2001, p. 71-117, p. 81; 97).

corporal de passageiro; destruição, perda ou avaria de bagagem e carga; e atraso), indenizações em Direitos Especiais de Saque (DES), os quais são definidos pelo Fundo Monetário Internacional, sendo que o montante indenizatório a ser alcançado ao passageiro ou interessado deverá corresponder ao valor de conversão da moeda do país signatário e membro do Fundo na data em que prolatada a sentença judicial condenatória (artigo 23, 1) (BRASIL, 2006).

Os valores arbitrados são os seguintes: (i) 100.000 DES por passageiro em caso de morte ou lesão corporal de passageiro (artigos 17, 1 e 21, 1); (ii) 4.150 DES por passageiro em caso de atraso (artigos 19 e 22, 1) (iii) 1.000 DES por passageiro em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de bagagem, nos casos em que não realizada declaração especial prévia de valor (artigos 17, 2 e 22, 2); e (iv) 17 DES por quilograma em caso de destruição, perda, avaria ou atraso do bem transportado, salvo se realizada declaração especial de valor pelo expedidor no ato de entrega do volume (artigos 18 e 22, 3)⁵. A grande novidade, porém, diz respeito ao fato de que tais limites serão revisados a cada cinco anos (artigo 24, 1)⁶.

⁵ Quando realizada prévia declaração especial de valor, tanto em relação à carga quanto em relação às bagagens do passageiro, a indenização deverá corresponder ao montante declarado, salvo se o transportador comprovar que o valor declarado é superior ao valor real da entrega no lugar de destino. No mais, as companhias aéreas podem exigir o pagamento de quantia suplementar ao passageiro ou ao expedidor (artigos 18, 3, e 22, 2).

⁶ O item 1 do artigo 24 assinala que “os limites de responsabilidade prescritos no Artigos 21, 22, e 23 serão revisados pelo Depositário, a cada cinco anos, devendo efetuar-se a primeira revisão ao final do quinto ano seguinte à data de entrada em vigor da presente Convenção ou, se a Convenção não entrar em vigor dentro dos cinco anos seguintes à data em que foi aberta à assinatura, dentro do primeiro ano de sua entrada em vigor, com relação a um índice de inflação que corresponda à taxa de inflação acumulada desde a revisão anterior ou, na primeira vez, desde a data da entrada em vigor da Convenção. A medida da taxa de inflação que deverá ser utilizada para determinar o índice de inflação será a média ponderada das taxas anuais de aumento ou de diminuição do índice de preços ao consumidor dos Estados cujas moedas formam o Direito Especial de Saque mencionado no número 1 do Artigo 23”. Já o item 2 trata da possibilidade de os Estados Partes desaprovarem revisões cujo índice de inflação for superior a 10%, sendo necessária notificação da maioria dos Estados nesse sentido para que a revisão não seja efetivada. Também trata da notificação do Depositário sobre todas as revisões e as respectivas entrada em vigor. Por fim, o item 3, sempre que o índice de inflação for superior a 30%, os

No ano de 2009, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)⁷, agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) cujo principal objetivo é promover a cooperação internacional no transporte aéreo, em cumprimento estrito ao referido comando normativo contido na Convenção, encaminhou correspondência aos países signatários, nela indicando a revisão dos limites em uma taxa de inflação de 13,1%, cuja entrada em vigor se deu a partir de 30 de dezembro de 2009⁸. Posteriormente, os valores foram novamente atualizados, e já estão vigentes desde 28 de dezembro de 2019, segundo informações da própria OACI⁹. Na tabela abaixo, é possível comparar-se os valores originais e as duas atualizações realizadas até o momento:

Tabela 1. valores em DES

Danos	Valores originais	Revisão realizada em 2009	Revisão realizada em 2019
Morte ou acidente	100.000 DES	113.100 DES	128.821 DES
Atraso	4.150 DES	4.694 DES	5.346 DES
Bagagem	1.000 DES	1.131 DES	1.288 DES
Carga	17 DES por kg	19 DES por kg	22 DES por kg

Fonte: elaborado pela autora.

O Brasil, que foi signatário e ratificou a Convenção de Varsóvia, o que culminou na promulgação do Decreto 20.704, de 1931, também o foi da Convenção de Montreal, cuja internalização ao ordenamento jurídico pátrio, diante de sua ratificação, foi concretizada por meio da promulgação do Decreto 5.910, de 2006¹⁰.

Estados Partes podem notificar a desaprovação da revisão, desde que, no mínimo um terço dos signatários assim procedam (BRASIL, 2006).

⁷ A OACI apoia a diplomacia e cooperação no transporte aéreo dos signatários da Convenção de Chicago, de 1944, estabelecida com o fim de criar e preservar a amizade e compreensão entre nações e povos do mundo. A Organização, para tanto, estabelece padrões e práticas recomendadas conhecidas como SARPs (*Standard and Recommended Practices*), que balizam a atuação das autoridades de aviação civil ao redor do planeta (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, s/d).

⁸ *Idem.*

⁹ *Idem.*

¹⁰ A lista dos países que ratificaram a Convenção está disponível em: INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, 1999.

Durante anos, doutrina e jurisprudência discutiram e trataram da (in)aplicabilidade da indenização tarifada disciplinada por ambas as Convenções em virtude da contrariedade ao princípio da reparação integral consagrado no artigo 944, *caput*, do Código Civil (BRASIL, 2002). Em relação aos contratos de transporte aéreo de passageiros, por se tratar de relação típica de consumo¹¹, a discussão acirrou-se ainda mais, já que o Código de Defesa do Consumidor, o qual disciplina normas de ordem pública e de interesse social (artigo 1º), estabelece, como direito básico do consumidor, a efetiva reparação de danos de qualquer natureza (artigo 6º, VI)¹². Além disso, a Constituição Federal institui a defesa do consumidor como direito fundamental e impõe ao Estado o dever de sua promoção no artigo 5º, XXXII (BRASIL, 1988).

Todavia, após encerrado o julgamento conjunto do Recurso Extraordinário 636.331 e do Recurso Extraordinário com Agravo 766.618 pelo Supremo Tribunal Federal (STF), e diante da tese com repercussão geral fixada pelo Plenário no sentido de que as Convenções de Varsóvia e de Montreal – assim como outras normas e tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros – têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor em virtude do que dispõe o artigo 178¹³ da Constituição Federal (Tema 210), os limites indenizatórios disciplinados nas referidas Convenções tiveram de ser, necessariamente, aplicados pelos tribunais brasileiros.

Muito embora as decisões ainda não tenham transitado em julgado porque perdure a (pertinente) discussão a respeito da inaplicabilidade da

¹¹ Miragem assinala que o contrato de transporte aéreo de pessoas, como regra, constitui relação de consumo, atraindo a incidência da legislação consumerista (MIRAGEM, 2014. p. 44-45).

¹² O artigo contém a seguinte redação: “Art. 6º São direitos básicos do consumidor: [...] VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos” (BRASIL, 1990).

¹³ O *caput* do referido artigo, cuja redação foi dada pela Emenda Constitucional 7/1995, disciplina que, quanto à ordenação do transporte internacional a lei deverá observar “os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade” (BRASIL, 1988).

indenização tarifada ao menos no que diz respeito aos contratos de transporte aéreo que configurem relação de consumo¹⁴, bem como haja dúvidas acerca da aplicação da tese ao transporte de cargas (já que ela menciona expressamente transporte de passageiros)¹⁵, e que a indenização tarifada somente se aplique aos danos materiais¹⁶ expressamente previstos nas Convenções (porque ambas, em seu nome, já referem que unificam tão somente certas regras relativas ao transporte aéreo internacional)¹⁷, fato é que, diante da publicização da tese com repercussão geral, o entendimento firmado pelo STF, enquanto não alterado, tem de ser respeitado.

De fato, o que se conclui a partir de pesquisa de jurisprudência das cortes nacionais, é a efetiva aplicação da tese (com as ressalvas acima mencionadas). A grande questão, todavia, consiste no fato de que, em regra, quando da fixação das indenizações, os aplicadores do direito utilizam os valores constantes no texto da Convenção de Montreal (a de Varsóvia,

¹⁴ Foram opostos Embargos de Declaração nos dois processos, os quais estão disponíveis em: MARQUES; SQUEFF; TARGA, 2018. p. 526-527; MARQUES; SQUEFF; TARGA, 2018. p. 563-564.

¹⁵ Em regra, a tese vem sendo também aplicada ao transporte de carga pelas cortes nacionais. Nesse sentido, veja-se, exemplificativamente: BRASIL, 2021; e BRASIL, 2020.

¹⁶ Questões atinentes aos danos extrapatrimoniais permanecem reguladas pelo Código de Defesa do Consumidor (quando o contrato de transporte também configurar relação de consumo) e pelas normas do Código Civil. Nesse sentido, ver a Jurisprudência em teses do Superior Tribunal de Justiça, edição 164 (BRASIL, 2021). No âmbito do STF, o Recurso Extraordinário 1.306.367 discutiu a inaplicabilidade dos limites indenizatórios das convenções internacionais aos danos morais. O então Ministro Relator Marco Aurélio negou seguimento ao referido recurso, fundamentando sua decisão no fato de que, quando firmada a tese no Tema 210, concluiu-se que as indenizações tarifadas dizem respeito apenas a danos materiais em decisão proferida em maio de 2021. Posteriormente, após pedido de vista do Ministro Roberto Barroso, a Primeira Turma, por maioria, acolheu o pedido de desistência e reconheceu a perda superveniente do interesse de agir, nos termos do voto do Ministro Barroso, Redator para o acórdão, decisão esta que foi proferida em 23 de novembro de 2021, mas que ainda aguarda publicação (BRASIL, 2021).

¹⁷ Indenizações relativas a danos materiais não disciplinados pelas Convenções de Montreal e Varsóvia, tais como aqueles decorrentes de *overbooking*, *no show*, preterição de embarque de passageiro, práticas e cláusulas abusivas, falhas no dever de informação, subordinam-se às normas nacionais (a respeito, ver: MARQUES; SQUEFF, 2017). Sobre a questão, Cachard ensina que as convenções internacionais possuem lacunas externas, as quais correspondem aos pontos que as partes deliberadamente optaram por não regular por não ter a intenção de unificar e cujo preenchimento deve ser realizado pela legislação nacional aplicável ao caso. Como exemplo, cita a questão dos danos reparáveis (CACHARD, 2015. p. 82-83).

hodiernamente, é aplicada apenas de maneira excepcional, para casos cujos fatos ocorreram ainda durante sua vigência), sem, contudo, observar as atualizações de valores já realizadas pela OACI¹⁸.

Na prática, tal pode acarretar prejuízos (i) para o consumidor, em caso de lesão, atraso ou danos em sua bagagem; (ii) para o seu herdeiro, em caso de morte do passageiro, e (iii) para o expedidor ou destinatário, em caso de danos à carga (se reputar-se aplicável a tese fixada). Isso, porque, mesmo se comprovado, na situação concreta específica, que o dano material sofrido foi superior ao valor estabelecido em DES pela Convenção de Montreal, as decisões comumente limitam o montante naquilo fixado pela referida norma, desconsiderando as suas ulteriores atualizações. Ou seja, o proveito econômico obtido é inferior ao que efetivamente faria jus a parte lesada. Se realizada a conversão de DES em reais e comparados os valores originalmente constantes no texto da Convenção e as quantias atualizadas pela OACI, a diferença entre a aplicação entre eles se torna evidente.

Em 13 de janeiro de 2022, 1 DES corresponde a R\$ 7,7745 segundo cotação do Banco Central do Brasil (2022)¹⁹. Assim, chegam-se, comparativamente, aos seguintes valores:

Tabela 2. conversão em Reais

Danos	Valores originais	Revisão realizada em 2019
Morte/acidente	100.000 DES = R\$ 777.450,00	128.821 DES = R\$ 1.001.518,86
Atraso	4.150 DES = R\$ 32.264,17	5.346 DES = R\$ 41.562,47
Bagagem	1.000 DES = R\$ 7.774,50	1.288 DES = R\$ 10.013,55
Carga	17 DES por kg = R\$ 132,16	22 DES por kg = R\$ 171,03

Fonte: elaboração pela autora.

¹⁸ Sobre a questão, ver comentário recentemente publicado na Revista de Direito do Consumidor em que se discute a necessidade de aplicação dos limites atualizados: TARGA, 2021, p. 477-543.

¹⁹ Os Correios realizam cotação praticamente no mesmo valor: 1 DES corresponde a R\$ 7,7753 (<https://efi.correios.com.br/app/moeda/moeda.php>).

A diferença, como se nota, está longe de ser irrisória. Exemplificativamente, se fosse prolatada decisão condenatória na data de hoje – lembre-se que a Convenção de Montreal determina que a conversão de DES para a moeda nacional deve ser realizada na data em que proferido o *decisum* – relativa a uma situação de atraso de voo, o montante indenizatório de cunho material máximo poderia corresponder a R\$ 41.562,47, superando em R\$ 9.298,30 o limite estabelecido no texto da norma. Isso significa que, se um passageiro hipoteticamente comprovasse prejuízo material de R\$ 40.000,00 decorrente do atraso de uma viagem em virtude de perda de compromissos profissionais, se aplicada a redação original da Convenção de Montreal, a condenação da companhia aérea seria limitada a R\$ 32.264,17, ainda que fizesse jus à restituição integral dos danos comprovados, porque dentro dos limites atualizados pela OACI.

A não aplicação dos montantes indenizatórios devidamente atualizados decorre, muitas vezes, do puro e simples desconhecimento desta questão tanto pelas próprias partes envolvidas quanto pelo aplicador do direito, posto que a redação da Convenção de Montreal não sofreu alterações ao longo dos anos e não há divulgação ampla e adequada desta importante questão pelos órgãos e autarquias governamentais competentes, muito embora a OACI, em sua última revisão dos valores, convide os Estados-parte a tomar as providências necessárias para dar plena efetividade aos novos limites²⁰, aplicáveis a partir de 28 de dezembro de 2019 (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, 2019 – tradução livre).

Se, em virtude do entendimento firmado pela Corte Suprema brasileira, deve ser necessariamente aplicada, para os contratos de transporte aéreo internacional, a indenização tarifada nos moldes estabelecidos na norma de origem internacional aos danos por ela regulados (frise-se: danos materiais decorrentes de morte ou lesão de passageiro,

²⁰ A respeito, ver: TARGA, 2021, p. 477-543.

danos à bagagem e atrasos), é imprescindível que se a importância e destaque adequados ao que dispõe o artigo 24 da Convenção. E mais, é necessária a ampla divulgação dos valores revisados pela OACI, para que se torne de conhecimento público.

Destaque-se que o mecanismo constante no referido artigo busca tão somente refletir alterações inflacionárias ocorridas ao longo dos anos, assegurando valores equitativos às indenizações, em consonância ao considerando preliminar da Convenção, o qual refere que esta reconhece a necessidade de uma indenização equitativa fundada no princípio da restituição. Como visto, a fixação de montantes indenizatórios irrisórios pela Convenção de Varsóvia foi alvo de grande insatisfação por parte de seus signatários com o passar dos anos, justamente porque se tornou irrisória. É por essa razão que os valores atualizados têm de ser aplicados pelos Estados-parte.

Ainda que não haja alteração na redação dos artigos que fixam os limites indenizatórios, e que o artigo 2º da norma mencione que “são sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção” (BRASIL, 2006), certo é que o Brasil é país membro do Conselho da OACI²¹, e tem – ou deveria ter – conhecimento destas atualizações de valores, competindo-lhe viabilizar sua plena e correta aplicabilidade no plano interno.

O que não se pode admitir é que o passageiro, seu herdeiro ou demais interessados, sejam prejudicados por esta falta de transparência ou morosidade legislativa, e deixem de receber indenização pecuniária equitativa, à luz dos montantes atualizados. Tal significa que, mesmo que não haja divulgação pelos meios oficiais ou ratificação legislativa específica que trate da plena aplicabilidade dos limites revisados pela Organização

²¹ A lista está disponível em: <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2021.

internacional, diante da *ratio* da própria Convenção, da sua *mens legis*, da importante e histórica função do artigo 24, e da sua finalidade de tão somente refletir, nas indenizações, as alterações inflacionárias e não deixá-las defasadas, as revisões têm de ser aplicadas aos contratos de transporte aéreo internacional no Brasil.

Não se pode jamais olvidar que, no transporte de passageiros (e até mesmo no de carga, caso comprovada a vulnerabilidade do expedidor ou do destinatário frente à prestadora de serviços aéreos) se está diante de uma relação típica de consumo. E o Estado (leia-se: Estado-legislador, Estado-administrador e Estado-juiz) tem o dever constitucional de promover a defesa dos interesses e direitos do vulnerável. Dessa forma, o Poder Judiciário, ao arbitrar indenizações de cunho patrimonial em relação aos danos disciplinados pela Convenção de Montreal, tem, necessariamente, o dever constitucional de aplicar os valores revisados pela OACI, assegurando ao consumidor uma indenização que, embora limitada, seja, ao menos, a mais justa possível.

Referências

BANCO CENTRAL DO BRASIL. Conversor de Moedas. *BCB*. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/conversao>. Acesso em: 14 jan. 2022.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil (1988). *Planalto*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 12 jan. 2022.

_____. Decreto 5.910, de 27 de setembro de 2006. *Planalto*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm. Acesso em: 12 jan. 2022.

_____. Decreto 20.704, de 24 de novembro de 1931. *Planalto*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d20704.htm. Acesso em: 12 jan. 2022.

_____. Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990. *Planalto*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078compilado.htm. Acesso em: 12 jan. 2022.

_____. Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002. *Planalto*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm. Acesso em: 12 jan. 2022.

_____. Superior Tribunal de Justiça. AgInt no REsp 1.874.764. Agravante: AIG Seguros Brasil S/A. Agravado: Cargolux Airlines International S/A. Relator: Min. Luis Felipe Salomão. Brasília, 21 jun. 2021, DJe 29 jun. 2021;

_____. Superior Tribunal de Justiça. AgInt nos EDcl no REsp 1.790.981. Agravante: Delta Airlines Inc. Agravado: Liberty Seguros S/A. Relator: Min. Marco Aurélio Bellizze. Brasília, 24 ago. 2020, DJe 01 set. 2020.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Jurisprudência em teses: direito do consumidor – VIII. Brasília, 26 fev. 2021. Disponível em: [https://www.stj.jus.br/publicacao-institucional/index.php/JuriTeses/author/proofGalley File/11568/11692](https://www.stj.jus.br/publicacao-institucional/index.php/JuriTeses/author/proofGalley%20File/11568/11692). Acesso em: 14 jan. 2022.

_____. Supremo Tribunal Federal. Decisão Monocrática no Recurso Extraordinário 1.306.367. Recorrente: Société Air France. Recorridos: Heitor Vieira de Faria representado por Ant  nio Marcos de Faria e Outros. Relator: Min. Marco Aurélio. Brasília, 9 fev. 2021, DJe 10 fev. 2021.

_____. Supremo Tribunal Federal. Tema 210 - Limita  o de indeniza  es por danos decorrentes de extravio de bagagem com fundamento na Conven  o de Varsóvia. *STF*. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4040813&numeroProcesso=636331&classeProcesso=RE&numeroTema=210#>. Acesso em: 12 jan. 2022.

CACHARD, Olivier. *Le Transport International A  rien De Passagers*. Haye: LPRcueils de Cours, 2015.

CRETELLA NETO, José. *Direito Internacional Público*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2019.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. About ICAO. Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>. Acesso em: 12 jan. 2022.

_____. *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air done at Montreal on 28 may 1999*. Disponível em: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf. Acesso em: 14 jan. 2022.

_____. *Doc 9740 - Supplement: Certifying Statement*. Disponível em: https://www.icao.int/Meetings/wrdss2012/Documents/9740_supp_mu.pdf. Acesso em: 19 jul. 2021.

_____. Member States. Disponível em: <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2021.

_____. 2019 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention of 1999. Disponível em: https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx. Acesso em: 12 jan. 2022.

MARQUES, Claudia Lima; SQUEFF, Tatiana de A.F.R. Cardoso; TARGA, Maria Luiza Baillo. Embargos de Declara  o no Recurso Extraordinário 636.331. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 115, p. 507-559, jan./fev. 2018.

_____. Embargos de Declara  o no Recurso Extraordinário 766.618. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 115, p. 561-598, jan./fev. 2018.

MARQUES, Claudia Lima; SQUEFF, Tatiana de A. F. R. Cardoso. As regras da Conven  o de Montreal e o necessário diálogo das fontes com o CDC. *Conjur*, 21 jun. 2017. Disponível

em: <https://www.conjur.com.br/2017-jun-21/regras-convencao-montreal-dialogo-fontes-cdc>.
Acesso em: 12 jan. 2022.

MIRAGEM, Bruno. *Contrato de transporte*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

SOTO, Germán Delgado. Régimen de la responsabilidad contractual del transportista en el Derecho Internacional Privado Aéreo: pasado y futuro. *Revista de la Facultad de Derecho*. Caracas, n. 56, 2001.

TARGA, Maria Luiza Baillo. Nota sobre a necessária aplicação dos valores indenizatórios estabelecidos pela Convenção de Montreal atualizados conforme determinação da Organização da Aviação Civil Internacional. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, v. 138, nov. 2021, p. 477-543.

Comentário recebido em: 17/01/2022.

Aceito para publicação em: 23/03/2022.