

**ALESSANDRO AZZI LAENDER  
PAULO HENRIQUE STAHLBERG NATAL  
SÉRGIO LUÍS MOURÃO  
ORG.**

# **DIREITO SECURITÁRIO NA AVIAÇÃO**

**ALESSANDRO AZZI LAENDER  
SÉRGIO LUÍS MOURÃO  
ALEX ALVES DA CRUZ  
CARLOS E. M. POLIZIO  
EDUARDO ALEXANDRE BENI  
FERNANDA GAMA NINOW  
FERNANDO SELESTRINO  
JOSÉ GABRIEL ASSIS DE ALMEIDA  
JULIO COSTA E EDUARDO PENNA  
PAULO HENRIQUE STAHLBERG NATAL  
SÉRGIO RIBEIRO MARTINS  
VANESSA CAPUA**

**AUTORES**

**ALESSANDRO AZZI LAENDER  
PAULO HENRIQUE STAHLBERG NATAL  
SÉRGIO LUÍS MOURÃO  
ORG.**

# **DIREITO SECURITÁRIO NA AVIAÇÃO**

**ALESSANDRO AZZI LAENDER  
SÉRGIO LUÍS MOURÃO  
ALEX ALVES DA CRUZ  
CARLOS E. M. POLIZIO  
EDUARDO ALEXANDRE BENI  
FERNANDA GAMA NINOW  
FERNANDO SELESTRIMO  
JOSÉ GABRIEL ASSIS DE ALMEIDA  
JULIO COSTA E EDUARDO PENNA  
PAULO HENRIQUE STAHLBERG NATAL  
SÉRGIO RIBEIRO MARTINS  
VANESSA CAPUA**

**AUTORES**





*Conselho Editorial*

**Doutor Cláudio Roberto Cintra Bezerra Brandão**  
*Professor Titular da Universidade Federal de Pernambuco – Brasil*

**Doutora Sílvia Isabel dos Anjos Gaetano Alves**  
*Professora da Universidade de Lisboa – Portugal*

**Doutor Georges Martyn**  
*Professor da Universidade de Ghent – Flanders/Bélgica*

**Doutora Agata Cecilia Amato Mangiameli**  
*Professora da Universidade de Roma II – Itália*

**Doutora Ana Elisa Liberatore Silva Bechara**  
*Professora Titular da USP – Brasil*

**Doutor Stello Mangiameli**  
*Professor da Universidade de Teramo – Itália*

*Editor Chefe*  
**Plácido Arraes**

*Editor*  
**Tales Leon de Marco**

*Produtora Editorial*  
**Bárbara Rodrigues**

*Capa, projeto gráfico*  
**Bárbara Rodrigues**

*Diagramação*  
**Elisa Martino**

Todos os direitos reservados.

Nenhuma parte desta obra pode ser reproduzida, por quaisquer meios,  
sem a autorização prévia do Grupo D'Plácido.

Copyright © 2022, D'Plácido Editora  
Copyright © 2022, os Autores.

**São Paulo**  
Av. Paulista, 2073, loja 120, Conjunto Nacional, Bela Vista –  
São Paulo - SP, CEP 01311-940

**Belo Horizonte**  
Av. Brasil, 1843, Savassi, Belo Horizonte, MG – CEP 30140-007  
Tel.: 31 3261 2801

WWW.EDITORADPLACIDO.COM.BR

INSTAGRAM/EDITORADPLACIDO

**Catálogo na Publicação (CIP)**

D598 **Direito securitário na aviação / Alessandro Azzi Laender, Paulo Henrique Stahlberg, Sérgio Luís Mourão (orgs.). – 1. ed. – Belo Horizonte, São Paulo: D'Plácido, 2022.**  
346 p.

ISBN 978-65-5589-578-0

1. Direito 2. Direito privado I. Laender, Alessandro Azzi II. Stahlberg, Paulo Henrique III. Mourão, Sérgio Luís IV. Título.

CDD: 342

Biblioteca responsável: Fernanda Gomes de Souza CRB-6/2472

D'PLÁCIDO



Rodapé



## A POSIÇÃO JURÍDICA, EM FACE DA COMPANHIA AÉREA, DA SEGURADORA DA CARGA AÉREA QUE SE SUBROGA NOS DIREITOS DO SEU SEGURADO:

*o debate sobre a aplicação das convenções internacionais no transporte aéreo internacional de carga e as políticas públicas de transporte e de seguro.*

*José Gabriel Assis de Almeida<sup>1</sup>*

### 1. INTRODUÇÃO

O propósito do presente texto é examinar qual a situação jurídica da seguradora da carga que é objeto de transporte aéreo internacional, à luz da responsabilidade da companhia aérea.

Existem duas posições opostas. Por um lado, as seguradoras de carga sustentam não estar sujeitas ao regime de responsabilidade previsto no contrato de transporte aéreo internacional de carga celebrado entre os seus segurados e as companhias aéreas e regido pelas convenções internacionais, nomeadamente a Convenção de Montreal.

Por outro lado, as companhias aéreas defendem que o seu regime de responsabilidade contratual é oponível às seguradoras.

Esta discussão é relevante tendo em vista o volume de carga transportada por via aérea para o Brasil e do Brasil para o exterior. Segundo os dados estatísticos da ANAC Agência Nacional de Aviação Civil, em 2020 (último ano com dados disponíveis) foram objeto de transporte aéreo internacional 722 milhares de toneladas de carga<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Doutor em Direito pela Université Paris – Panthéon Assas; Professor da UNIRIO – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro; Advogado.

O autor agradece à Dra. Lydia de Freitas Vianna pela prestativa ajuda na pesquisa dos acórdãos mencionados. Eventuais erros de pesquisa, contudo, são atribuíveis apenas ao autor.

<sup>2</sup> <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/consulta-interativa/demanda-e-oferta-origem-destino> acesso em 16 de agosto de 2022.

Para examinar este assunto é preciso, primeiro, determinar os contornos jurídicos do contrato de seguro de carga aérea, a sua racionalidade jurídica e a sua lógica econômica (capítulo 2.) para, em seguida, debater os dois grandes argumentos: A aplicação do Tema 210 à seguradora da carga que se sub-roga nos direitos do seu segurado (capítulo 3.) e a sub-rogação prevista no art. 786 do Código Civil e a aplicação das convenções internacionais sobre transporte aéreo à seguradora da carga (capítulo 4.). Em seguida, serão tiradas as conclusões (capítulo 5).

## 2. O CONTRATO DE SEGURO DE CARGA AÉREA, A SUA RACIONALIDADE JURÍDICA E A SUA LÓGICA ECONÔMICA

O regime de responsabilidade civil no transporte aéreo internacional de carga é muito simples e, ao contrário do que é erroneamente entendido, não é um regime de responsabilidade limitada do transportador.

Na verdade, o expedidor ou o consignatário tem duas opções.

A primeira é contratar com o transportador o transporte da carga, sem valor declarado. Neste regime, se a carga se extraviar ou for avariada ou sofrer atraso, a responsabilidade do transportador corresponderá a 17 Direitos Especiais de Saque, por cada quilo da carga extraviada ou avariada.

A segunda é contratar com o transportador o transporte da carga, com valor declarado. Neste regime, se a carga se extraviar ou for avariada ou sofrer atraso, a responsabilidade do transportador corresponderá ao valor declarado para a carga.

Neste sentido, veja-se o art. 22 (3) da Convenção de Montreal:

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<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Esta regra que permite ao transportador reduzir o valor a pagar ao valor real da carga não é de estranhar, pois a condições básicas de seguro de transporte

Note-se, portanto, que as convenções internacionais não estabelecem a limitação da responsabilidade civil do transporte aéreo de carga. Na verdade, essa responsabilidade será ilimitada ou limitada, consoante for a vontade do expedidor ou do consignatário, ao contratar o transporte.

Note-se, ainda, que o importante não é saber se, do ponto de vista fático ou prático, o transportador tinha, ou não, conhecimento do valor da carga. A carga ter “valor declarado” ou ser um transporte realizado “sem valor declarado” é uma situação jurídica, que corresponde a um contrato específico. Ou seja, para que o transporte seja de carga com valor declarado é preciso que 1) o valor da carga seja declarado ao transportador e 2) que o expedidor pague ao transportador uma quantia suplementar. Dito de outra forma, é preciso que ambas as partes, expedidor e transportador, tenham acordado em celebrar o contrato de transporte sob o regime de “valor declarado” da carga, com o pagamento da quantia suplementar.

Assim, mesmo que o transportador conheça, seja através dos documentos de transporte, seja através de informação fornecida pelo expedidor ou por terceiro, o valor da carga, este conhecimento é irrelevante para o regime de responsabilidade civil do transportador. Com efeito, em caso de extravio avaria ou o transportador apenas terá a responsabilidade limitada, pois não foi feita a declaração jurídica de “valor” da carga, nem paga a quantia suplementar.

Nesse sentido, o Superior Tribunal de Justiça foi claro:

Como o “conhecimento de transporte” não equivale a “declaração Especial”, nem o documento de fl. 52, que é mera nota fiscal, àquela substitui, inviável o ressarcimento integral pleiteado. Nos trechos destacados na motivação acima já haviam sido afastados os mesmos argumentos discutidos no

---

contém exatamente a mesma regra, no Capítulo XVI Liquidação de Sinistros: “2. Valor do Objeto Segurado 2.1. Para fins deste seguro, entende-se como valor do objeto segurado o valor de custo constante na fatura comercial ou documento equivalente e, na falta da fatura comercial ou de documento equivalente, o custo deve corresponder ao valor do objeto segurado no local e data do embarque. 2.2. Qualquer indenização ficará condicionada à comprovação do valor do objeto segurado, e, havendo exagero na declaração da importância segurada, ou no valor declarado dos documentos de embarque, a Seguradora terá o direito de reduzi-la ao valor real do objeto segurado (valor do objeto segurado no local e data do embarque), ficando neste caso, desobrigada de efetuar qualquer devolução de prêmio.” (grifo acrescentado)

agravo interno, para a solução do qual basta a mera repetição, entre eles a clara referência à aplicação também ao extravio de cargas e mercadorias.<sup>4</sup>

Há, aqui, um ponto importante. Como é natural, o frete – ou seja, o custo do transporte, a ser pago pelo expedidor ao transportador – é diferente nos dois casos, pois no segundo, o risco do transportador é maior. O contrato de transporte é um contrato bilateral e comutativo. A prestação de uma das partes corresponde à prestação da outra e ambas as prestações devem ter valor equivalente.

Em consequência, a prestação do transportador é transportar a carga e responder pelos danos (extravio, avaria e atraso) que esta possa sofrer durante o transporte. A esta prestação corresponde a do expedidor/consignatário que é de pagar pelo transporte. Se a responsabilidade do transportador é limitada a 17 DES por quilo, o frete (ou seja, o valor a pagar pelo expedidor ao transportador) é menor, em razão da cumutatividade das prestações. Pela mesma razão de cumutatividade, se a responsabilidade do transportador é pelo valor integral da carga, o frete (ou seja, o valor a pagar pelo expedidor ao transportador) é maior.

Ocorre que o expedidor/consignatário tem à sua disposição um outro instrumento para garantir o recebimento do valor integral da carga, em caso de extravio, avaria ou atraso. Trata-se do seguro de transporte.

O seguro de transporte de carga é realizado através de uma operação tradicional: o expedidor ou o consignatário contratam com uma seguradora um seguro de danos. Se a carga se extraviar ou se avariar antes, durante ou após o transporte aéreo, ou houver atraso na sua entrega, a seguradora paga o valor segurado ao consignatário, sub-rogando-se na sua posição contratual com relação ao causador do dano.

Conforme mencionado pela SUSEP Superintendência de Seguros Privados (em abreviado “SUSEP”):

O seguro de transportes de carga é composto por uma cobertura básica, de contratação automática, e pelas coberturas adicionais, que cobrem riscos que não são cobertos pela cobertura básica, e contra os quais o segurado opcionalmente pode se garantir, mediante o pagamento de prêmio adicional.

<sup>4</sup> STJ, AgInt no Agravo Em Recurso Especial Nº 1.273.173 – SP, 4ª Turma, Rel. Min. Maria Isabel Gallotti, julgado em 13/12/2018.

As condições contratuais do plano padronizado para o seguro de transporte estão publicadas no site da SUSEP, por força da Circular SUSEP nº 354, de 30 de novembro de 2007<sup>5</sup>.

Estas condições gerais do seguro de transporte estabelecem, no Capítulo IX. “Bens Não Compreendidos No Seguro”, que:

2. Salvo estipulação expressa na apólice e inclusão de cláusula com a especificação da cobertura e pagamento de prêmio adicional, não estão compreendidos no presente seguro:

[...]

d) mercadorias sem valor declarado no conhecimento de embarque;<sup>6</sup>

Em consequência, mais adiante, as condições contratuais do plano padronizado para o seguro de transporte preveem a possibilidade do consignatário ou do expedidor da carga contratarem uma cobertura especial para o transporte aéreo de mercadorias sem valor declarado.

#### Nº 206 - COBERTURA ADICIONAL PARA EMBARQUES AÉREOS SEM VALOR DECLARADO

##### 1. Riscos Cobertos

Fica entendido e acordado que, mediante pagamento de prêmio adicional, fica expressamente revogada a limitação da responsabilidade da Seguradora àquela prevista para os transportadores aéreos pela Convenção de Varsóvia ou Código Brasileiro de Aeronáutica, nos casos de embarques aéreos sem valor declarado no conhecimento de embarque.<sup>7</sup>

Mais ainda, as condições contratuais do plano padronizado para o seguro de transporte preveem a possibilidade do consignatário ou do expedidor da carga contratarem uma cláusula específica para o transporte aéreo de mercadorias sem valor declarado.

#### Nº 302 - CLÁUSULA ESPECÍFICA PARA EMBARQUES AÉREOS SEM VALOR DECLARADO

<sup>5</sup> V. <http://www.susep.gov.br/download/menubiblioteca/SeguroTransporte.pdf> acessado em 16 de agosto de 2022

<sup>6</sup> Idem

<sup>7</sup> Ibidem



1. Fica entendido e acordado que a cobertura contratada se estenderá aos embarques aéreos de mercadorias sem valor declarado no conhecimento de embarque.
2. Salvo estipulação expressa contida na apólice, o limite máximo de indenização da Seguradora ficará reduzido ao valor correspondente à responsabilidade do transportador aéreo, conforme previsto no item 2 do artigo 22 da Convenção de Varsóvia (Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional - Varsóvia, 12 de outubro de 1929), assim como no Código Brasileiro de Aeronáutica.
3. Ratificam-se todos os termos das Condições Gerais deste seguro que não tenham sido alterados por esta cobertura. "

Deste modo, constata-se que o regime oferecido pelo contrato seguro de transporte é muito semelhante àquele oferecido pelo contrato de transporte.

Por um lado, tal como no transporte sem valor declarado, o expedidor ou consignatário tem a opção de contratar o seguro pela cobertura básica. Pagará um prêmio menor, mas o risco de extravio, avaria ou atraso da carga não é coberto, ou seja, o expedidor ou consignatário nada receberá. Note-se que no contrato de transporte a sorte do expedidor ou consignatário é melhor, eis que receberá os 17 DES por quilo da carga extraviada, avariada ou atrasada.

Por outro lado, tal como no transporte com valor declarado, o expedidor ou consignatário tem a opção de contratar o seguro com "cobertura adicional para embarques aéreos sem valor declarado" ou com "cláusula específica para embarques aéreos sem valor declarado". Pagará um prêmio adicional, mas o risco de extravio, avaria ou atraso da carga é coberto com o pagamento do valor integral da carga.

Assim, se o expedidor ou consignatário quiser receber o valor integral da carga em caso de extravio, avaria ou atraso, tem ele a opção entre 1) contratar o transporte com valor declarado, pagar o frete e a quantia adicional e não fazer seguro, ou 2) contratar o transporte sem valor, pagar apenas o frete, fazer seguro com "cobertura adicional para embarques aéreos sem valor declarado" ou com "cláusula específica para embarques aéreos sem valor declarado" e pagar o prêmio básico e o prêmio adicional.

---

\* Ibidem

A escolha do expedidor ou consignatário é, apenas, econômica: qual das duas opções é a mais barata: transporte com valor declarado e sem seguro ou transporte sem valor declarado e com seguro.

Ocorre que a segunda opção é muito mais barata do que a primeira. Por um lado, porque normalmente os expedidores ou consignatários têm uma grande movimentação internacional de carga ao longo dos meses e nem sempre a transportam com a mesma companhia aérea, pois sempre procuram aquela que, a cada transporte, ofereça o menor frete. Por outro lado, estes expedidores ou consignatários contratam o seguro com uma seguradora não sob a forma de apólice avulsa, mas sim como apólice de averbação ou apólice anual com prêmio fracionado.

A apólice de averbação é aquela que “destina-se a cobrir diversos embarques, sendo estes comunicados à Seguradora através de formulário ou meio eletrônico, denominado averbação.” E a apólice anual com prêmio fracionado “é aquela destinada a cobrir diversos embarques, com prêmio fixo ou ajustável.”, conforme indicado no Capítulo XI. “Formas de Contratação e de Pagamento do Prêmio” as condições contratuais do plano padronizado para o seguro de transporte da SUSEP<sup>9</sup>.

Esta forma de contratação do seguro, por atacado, é muito mais barata, pois as seguradoras oferecem o prêmio a valor muito mais reduzido do que no seguro por apólice avulsa, para cada transporte.

Até aqui não há problema jurídico ou prático algum, pois o transportador transporta e a seguradora segura, atuando cada um exclusivamente dentro da sua área de atuação.

O conflito surge quando, verificado o extravio, a avaria ou o atraso da carga, ou seja, verificado o sinistro, o expedidor ou consignatário dá o aviso à seguradora, esta paga o valor segurado, sub-roga-se na posição do seu segurado e reclama, da companhia aérea, o pagamento do valor da carga, pelo valor integral, sem considerar se se trata de um transporte “sem valor declarado”.

Os argumentos da seguradora, para tal, são, habitualmente, os seguintes:

- a. o Tema 210 de Repercussão Geral do Supremo Tribunal Federal não se aplica às seguradoras, mas apenas ao transporte de passageiros ou bagagem;

---

<sup>9</sup> <http://www.susep.gov.br/download/menubiblioteca/SeguroTransporte.pdf> acessado em 16 de agosto de 2022.

- b. as convenções internacionais em matéria de transporte aéreo não se aplicam às seguradoras, pois estas não estão vinculadas pelo contrato de transporte celebrado pelo seu segurado, uma vez que a sua sub-rogação é legal.

São estes dois argumentos que se passam a debater.

### 3. A APLICAÇÃO DO TEMA 210 À SEGURADORA DA CARGA QUE SE SUB-ROGA NOS DIREITOS DO SEU SEGURADO

Ao final de um longo julgamento, que foi de 21/03/2011 (data da sua distribuição ao relator, Min. Gilmar Mendes) até 13/11/2017 (data da publicação do acórdão)<sup>10</sup>, o Supremo Tribunal Federal aprovou o Tema 210 de Repercussão Geral, com o seguinte teor:

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.<sup>11</sup>

Esta tese foi fixada em sede de dois recursos. O primeiro é o Recurso Extraordinário o nº 636331-RJ, tendo como relator o Min. Gilmar Mendes e cujo acórdão tem a seguinte ementa:

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

<sup>10</sup> Estes dados são relativos ao Recurso Extraordinário. O Agravo teve quase tão longa tramitação, eis que foi distribuído ao Min. Luis Roberto Barroso em 21/08/2013, tendo o acórdão sido publicado também em 13/11/2017, conforme referências na nota de rodapé nº 10.

<sup>11</sup> V. <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4040813&numeroProcesso=636331&classeProcesso=RE&numeroTema=210>. Acesso em 16 de agosto de 2022.

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.

O segundo é o Agravo em Recurso Extraordinário nº 766618 / SP - São Paulo, tendo como relator o Min. Luis Roberto Barroso, com acórdão com a seguinte ementa:

Ementa: Direito do consumidor. Transporte aéreo internacional. Conflito entre lei e tratado. Indenização. Prazo prescricional previsto em convenção internacional. Aplicabilidade. 1. Salvo quando versem sobre direitos humanos, os tratados e convenções internacionais ingressam no direito brasileiro com status equivalente ao de lei ordinária. Em princípio, portanto, as antinomias entre normas domésticas e convencionais resolvem-se pelos tradicionais critérios da cronologia e da especialidade. 2. Nada obstante, quanto à ordenação do transporte internacional, o art. 178 da Constituição estabelece regra especial de solução de antinomias, no sentido da prevalência dos tratados sobre a legislação doméstica, seja ela anterior ou posterior àqueles. Essa conclusão também se aplica quando o conflito envolve o Código de Defesa do Consumidor. 3. Tese afirmada em sede de repercussão geral: “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”. 4. Recurso extraordinário provido.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> V. <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur377088/false> acesso em 16 de agosto de 2022.

Como resulta da leitura da ementa do primeiro acórdão, o fato ensejador da lide foi o extravio de bagagem. E como decorre da leitura do segundo acórdão, o fato na origem da lide foi atraso de voo de passageiro<sup>13</sup>.

À luz deste fato, as seguradoras de carga aérea passaram a sustentar que o Tema 210 de Repercussão Geral do Supremo Tribunal Federal não se aplicava ao transporte aéreo internacional de carga, pois a decisão teria alcance limitado a passageiros e bagagem.

As seguradoras de carga aérea têm procurado apoio para esta interpretação em algumas decisões do Supremo Tribunal Federal.

De notar que, desde a fixação do Tema 210 da Repercussão Geral do Supremo Tribunal Federal e até junho de 2022, foram proferidas, no Supremo Tribunal trinta e três decisões monocráticas de Ministros e duas decisões colegiadas das Turmas<sup>14</sup>.

Entre essas trinta e sete decisões (incluídas as duas que deram lugar ao Tema 210 da Repercussão Geral), apenas dezessete foram favoráveis às seguradoras da carga, sendo apenas uma delas uma decisão colegiada.

E dessas dezessete, em apenas nove – oito monocráticas e uma colegiada — foi afirmado que o transporte aéreo internacional de carga seria matéria distinta do Tema 210 da Repercussão Geral do Supremo Tribunal.

Abaixo, transcrevem-se os trechos relevantes dessas sete decisões:

Assim, para se chegar a conclusão contrária à adotada pelo acórdão recorrido, quanto à inaplicabilidade, ao caso sub examine, da limitação da indenização, seria necessária a análise da legislação infraconstitucional aplicável à espécie (Código

---

<sup>13</sup> Veja-se o seguinte trecho do voto do Min. Barroso: “1. Senhor Presidente, ambos os recursos versam sobre a Senhor Presidente, ambos os recursos versam sobre a solução de antinomias entre o Código de Defesa do Consumidor e os tratados internacionais que regem o transporte aéreo internacional. Nos solução de antinomias entre o Código de Defesa do Consumidor e os tratados internacionais que regem o transporte aéreo internacional. Nos dois processos, os acórdãos recorridos afirmaram a prevalência do CDC sobre os diplomas convencionais, variando apenas o contexto fático debatido: (i) no RE 636.331/RJ, de que é Relator o eminente Ministro Gilmar Mendes, o Tribunal de origem valeu-se do CDC para afastar os limites de indenização por danos materiais previstos na Convenção de Varsóvia; enquanto (ii) no ARE 766.618/SP, que versa sobre danos decorrentes de atraso de voo, o órgão a quo aplicou o prazo prescricional do art. 27 do CDC (cinco anos), em vez do prazo bienal do art. 29 da Convenção de Varsóvia.” (grifo acrescentado)

<sup>14</sup> Ver a lista completa ao final deste texto, como anexo.

Civil e Convenção de Varsóvia), o que se revela inviável em sede de recurso extraordinário, por configurar ofensa indireta à Constituição Federal.

[...]

Por outro lado, destaco a existência de distinção entre o caso *sub examine*, que versa sobre danos decorrentes de falha na prestação de serviço de transporte aéreo de cargas e o consequente direito de regresso decorrente de contrato de seguro, e o *leading case* objeto do Tema 210 da repercussão geral (RE 636.331, Rel. Min. Gilmar Mendes), em que controvertida a limitação da responsabilidade de transportadoras aéreas de passageiros por extravio de bagagens em voos internacionais, não se aplicando à espécie, por conseguinte, a tese firmada no referido precedente.

[...]

Ex positis, NEGO PROVIMENTO ao agravo interno [...] <sup>15</sup>

Ademais, cumpre destacar que a questão versada nos autos é distinta da apreciada por ocasião do julgamento do RE-RG 636.331, tema 210, de minha relatoria, Tribunal Pleno, DJe 13.11.2017, porquanto o aludido paradigma trata da limitação de indenizações impostas às transportadoras aéreas de passageiro por danos decorrentes de extravio de bagagem, enquanto que a hipótese dos autos diz respeito aos danos ocasionados em razão de falha na prestação de serviço de transporte aéreo de cargas.

Na espécie, verifico que o Tribunal de origem, ao examinar a legislação infraconstitucional aplicável à espécie (Código Civil/2002 e Instrução Normativa SRF 102/94) e o conjunto probatório constante dos autos, consignou a responsabilidade civil do ora recorrente de indenizar a parte recorrida pelo dano material a ela causado.

[...]

Assim, verifica-se que a matéria debatida no acórdão recorrido restringe-se ao âmbito infraconstitucional, de modo que a ofensa à Constituição, se existente, seria reflexa ou indireta, o que inviabiliza o processamento do presente recurso.

---

<sup>15</sup> BRASIL, Supremo Tribunal Federal, Primeira Turma, AI 822191 AgR, rel. Min. Luiz Fux, julg. 15.02.2019; idêntica redação foi usada em decisão monocrática proferida pelo mesmo relator, no RE 1.166.658, julgado em 18 de fevereiro de 2019 e no RE Ag. 1.190.942, julg. 18 de março de 2019.

Além disso, divergir do entendimento firmado pelo tribunal de origem demandaria o revolvimento do acervo fático-probatório, providência inviável no âmbito do recurso extraordinário. Nesses termos, incide no caso a Súmula 279 do Supremo Tribunal Federal.

[...]

Ante o exposto, nego seguimento ao recurso (art. 932, IV, do NCPC c/c art. 21, §1º, do RISTF).<sup>16</sup>

O recurso não merece prosperar.

No caso, verifico que o Tribunal de origem, ao examinar a legislação infraconstitucional aplicável à espécie (Código Civil/2002), consignou que o caso dos autos distingue-se da matéria debatida no tema 210 da repercussão geral, posto que, neste paradigma, discutiu-se o direito de indenização pleiteado em caso de extravio de bagagem por transporte de passageiros quando estes são os destinatários finais do serviço prestado, enquanto que o caso dos autos se refere ao direito de regresso de seguradora que pagou indenização em razão de danos decorrentes do extravio de mercadoria no transporte aéreo de carga em situação em que a empresa contratante do seguro não é a destinatária final das mercadorias. [...] Assim, verifica-se que a matéria debatida nos autos diverge da do tema 210 da repercussão geral, vista que não guarda perfeita identidade com o mencionada caso paradigma.

Logo, conclui-se que a matéria debatida no acórdão recorrido restringe-se ao âmbito infraconstitucional, posto consistir na aplicação de regras do Código Civil sobre responsabilidade civil, de modo que a ofensa à Constituição, se existente, seria reflexa ou indireta, o que inviabiliza o processamento do presente recurso. [...] Ante o exposto, nego seguimento ao recurso (art. 932, VIII, do CPC, c/c art. 21, §1º, do RISTF)<sup>17</sup>

4. Inviável a aplicação do Tema 210 da repercussão geral, pois ausente identidade entre a matéria trazida na espécie e a tratada no Recurso Extraordinário n. 636.331, Relator o Ministro Gilmar Mendes.

<sup>16</sup> BRASIL, Supremo Tribunal Federal, RE com Ag 1.152.394, decisão monocrática do rel. Min. Gilmar Ferreira, julg. 26.02.2019.

<sup>17</sup> BRASIL, Supremo Tribunal Federal, RE com Ag 1.331.340, decisão monocrática do rel. Min. Gilmar Ferreira, julg. 22.10.2021.

Na espécie vertente discute-se direito de regresso decorrente de contrato de seguro em transporte aéreo de cargas entre companhia aérea e seguradora, não de limitação da responsabilidade de transportadoras aéreas de passageiros por extravio de bagagens em voos internacionais.

[...]

A apreciação da pretensão recursal exigiria a análise do conjunto probatório constante dos autos, procedimento incabível em recurso extraordinário, como se tem na Súmula n. 279 do Supremo Tribunal Federal.

O exame da pretensão da recorrente exigiria ainda a avaliação da legislação infraconstitucional aplicável à espécie (Código Civil e Convenção de Montreal). A alegada contrariedade à Constituição da República, se tivesse ocorrido, seria indireta, a inviabilizar o processamento do recurso extraordinário.

[...]

6. Pelo exposto, nego provimento ao recurso extraordinário (al. a do inc. IV do art. 932 do Código de Processo Civil e § 1º do art. 21 do Regimento Interno do Supremo Tribunal Federal).<sup>18</sup>

A pretensão recursal não merece acolhida.

Isso porque a indenização tarifada da Convenção de Montreal não se aplica ao caso de dano de carga cujo valor é devidamente informado quando do transporte. Com efeito, o RE 636.331/RJ (Tema 210 da Sistemática da Repercussão Geral), de relatoria do Ministro Gilmar Mendes, limitou-se a determinar o regramento da responsabilidade civil por dano material sofrido pelo consumidor, o que é diverso do caso versado nos autos, que cuida de transporte de cargas.

[...]

Registre, ainda, que eventual divergência entre o acórdão e a Convenção de Montreal significaria confronto entre a decisão atacada e legislação infraconstitucional, eis que tal tratado não foi recepcionado ao sistema jurídico nacional como texto constitucional, além de demandar o revolvimento do contexto fático-probatório constante dos autos, o que é vedado pela Súmula 279/STF.

---

<sup>18</sup> BRASIL, Supremo Tribunal Federal, RE 1.252.909, decisão monocrática da rel. Min. Cármen Lúcia, julg. 28.01.2020.



Isto posto, nego seguimento ao recurso (art. 21, § 1º, do RISTF).<sup>19</sup>

UPS do Brasil Remessas Expressas Ltda. afirma haver a Terceira Vice-Presidente do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, no processo no 0013895-67.2016.8.19.0000, inobservado o decidido no julgamento do recurso extraordinário no 636.331 – Tema no 210.

Narra figurar como ré, na condição de empresa de transporte aéreo internacional, em ação ajuizada pela interessada, Chubb do Brasil Companhia de Seguros, visando, ante a sub-rogação de direitos de segurada, ressarcimento de valores pagos a título de indenização securitária, em virtude de sinistro decorrente de extravio de carga objeto de transporte internacional.

[..]

2. Conclui-se ausente erro na observância da sistemática da repercussão maior. Tendo em conta a moldura fática delineada no acórdão atacado mediante o recurso extraordinário, está em jogo pretensão formalizada por seguradora em face de empresa de transportes, visando o ressarcimento de valores pagos em virtude de contrato de seguro. A relação é distinta da surgida entre a transportadora de cargas e o particular, a revelar a impertinência da tese fixada no julgamento do recurso extraordinário no 636.331: [...]

3. Nego seguimento à reclamação.<sup>20</sup>

Como se pode verificar, na espécie vertente, a controvérsia refere-se a falha na prestação de serviço de transporte aéreo de mercadoria e o conseqüente reconhecimento do direito de regresso em decorrência de contrato de seguro, sendo, portanto, inaplicável o paradigma da repercussão geral (Tema 210) aos presentes autos, por não se tratar de transporte aéreo de passageiros. [...] O julgado recorrido divergiu dessa orientação jurisprudencial.

[...]

6. Pelo exposto, dou provimento ao agravo e ao recurso extraordinário (al. b do inc. V do art. 932 do Código de

<sup>19</sup> BRASIL, Supremo Tribunal Federal, RE 1.331.104, decisão monocrática do rel. Min. Ricardo Lewandowski, julg. 19/07/2021.

<sup>20</sup> BRASIL, Supremo Tribunal Federal, Reclamação 35.872, decisão monocrática do rel. Min. Marco Aurélio, julg. 28.04.2021.

Processo Civil e § 1º do art. 21 do Regimento Interno do Supremo Tribunal Federal) para restabelecer a sentença quanto à indenização integral, por ser inaplicável o Tema 210 da repercussão geral.<sup>21</sup>

A leitura isenta destas nove decisões, leva a algumas conclusões.

A primeira é que, em nenhuma delas, o dispositivo declara que o Tema 210 não se aplica ao transporte aéreo internacional de carga ou que o transporte aéreo internacional de carga não está sujeito às convenções internacionais.

A segunda conclusão é que, em todas elas (salvo na última<sup>22</sup> contra a qual existe recurso pendente), a razão de decidir é 1) a ausência de discussão constitucional, ou seja, ser a matéria em debate de natureza infraconstitucional, ou 2) a impossibilidade de, perante o Supremo Tribunal Federal, se rediscutir os fatos e as provas. Ou seja, as decisões não julgaram o mérito dos recursos, sob o fundamento que seria necessário a análise da legislação infraconstitucional ou que seria necessário o reexame do conteúdo fático-probatório do caso ou ambos.

Acresce que a excessiva atenção dada a estas nove decisões tira o foco das outras dezoito decisões do Supremo Tribunal Federal que declaram que o transporte aéreo internacional de carga está sujeito ao regime das convenções internacionais, nomeadamente a Convenção de Montreal.

Inclusive decisões dos mesmos Ministros - Luiz Fux, Gilmar Mendes, Ricardo Lewandowski e Cármen Lúcia - que proferiram aquelas onde foi dito que o Tema 210, não se aplicaria ao transporte aéreo internacional de carga, como é o caso das duas cujos trechos relevantes se transcrevem para debate:

O Plenário do Supremo Tribunal Federal, ao julgar caso análogo ao presente, RE 636.331, Rel. Min. Gilmar Mendes, DJe de 13/11/2017, Tema 210 da Repercussão Geral, firmou entendimento no sentido de que é aplicável o limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil em relação

<sup>21</sup> BRASIL, Supremo Tribunal Federal RE Ag 1.372.360, decisão monocrática da rel. Min. Cármen Lúcia, julg. 18/03/2022.

<sup>22</sup> BRASIL, Supremo Tribunal Federal RE Ag 1.372.360, decisão monocrática da rel. Min. Cármen Lúcia, julg. 18/03/2022.

às condenações por dano material decorrente de prejuízos sofridos em voos internacionais.

[...]

Ademais, asseverou-se que as disposições previstas nos referidos acordos internacionais são aplicáveis ao transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens ou carga, eis que a expressão “transporte internacional” é assim definida no artigo 1º da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional: [...]

Releva anotar que a circunstância de se tratar de ação regressiva de seguradora pugnando o ressarcimento das despesas suportadas pelo segurado não é suficiente para afastar a aplicação do tema à espécie, uma vez que a controvérsia de fundo permanece a mesma, a saber, a limitação do valor da indenização por danos materiais decorrentes de extravio ou avaria de carga em voo internacional. Nesse sentido: AI 548.681-AgR-ED, Rel. Min. Marco Aurélio, Primeira Turma, julgado em 16/6/2020.

Nada obstante, in casu, o Tribunal a quo concluiu que teria havido a declaração do valor da carga transportada, circunstância que, nos termos das referidas Convenções, afasta a limitação da responsabilidade do transportador.

Nesse contexto, divergir do entendimento do Tribunal a quo demandaria o reexame do conjunto fático-probatório dos autos.<sup>23</sup> (grifo acrescentado)

Como já demonstrado na decisão ora agravada, a controvérsia dos autos guarda identidade com o que fora decidido por esta Corte no RE 636.331, tema 210, da sistemática da repercussão geral, [...]

De fato, reconheço que o tema 210 trata da limitação de indenizações, com fundamento na Convenção de Varsóvia e Montreal, por danos decorrentes de extravio de bagagem. No entanto, como é próprio da sistemática da repercussão geral, este Tribunal pacificou a questão jurídica de fundo, qual seja: a controvérsia acerca da possibilidade de limitação de indenização por legislação internacional especial, devidamente incorporada à ordem jurídica brasileira. Nesse sentido, cito

---

<sup>23</sup> BRASIL, Supremo Tribunal Federal, Ag. Reg. No RE 1.242.964, decisão monocrática do rel. Min. Luiz Fux, julg. 29.05.2020.

o seguinte trecho de meu voto no referido precedente, de minha relatoria:

**“Aliás, com base nos fundamentos acima alinhavados, penso que é de se concluir pela prevalência da Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil em detrimento do Código de Defesa do Consumidor não apenas na hipótese extravio de bagagem. A mesma razão jurídica impõe afirmar a mesma conclusão também nas demais hipóteses em que haja conflito normativo entre os mesmos diplomas normativos”.** (Grifos nossos)

Na oportunidade, esta Corte posicionou-se em prol da aplicabilidade do art. 178 da Constituição Federal e da Convenção de Varsóvia e Montreal não apenas nos casos de extravio de bagagem, mas também quando fosse suscitado qualquer outro aparente conflito normativo entre a referida Convenção e o Código de Defesa do Consumidor.<sup>24</sup>

Há ainda a destacar outras decisões dos Min. Luiz Fux, Gilmar Mendes, Ricardo Lewandowski bem como decisões dos Min. Rosa Weber, Alexandre de Moraes, Luiz Roberto Barroso, Nunes Marques e Edson Fachin no sentido da aplicação da regra do Tema 210 ao transporte aéreo internacional de carga.

Em conclusão, dos onze Ministros do Supremo Tribunal Federal, cinco jamais disseram que o transporte aéreo internacional de carga seria matéria distinta do Tema 210, quatro disseram, em certas decisões, que o era, mas em outras disseram que não o era. Apenas uma ministra (Cármen Lucia) nas duas ocasiões em que se manifestou individualmente, fez a distinção entre o Tema 210 e o transporte aéreo internacional de carga, mas quando participou da decisão colegiada, acompanhou o voto do relator em sentido diverso.

Na verdade, há um equívoco de interpretação das nove decisões onde se escreveu que o transporte aéreo internacional de carga difere do Tema 210 da Repercussão Geral.

Com efeito, o fato de nelas se dizer que o Tema 210 não se aplicar ao transporte aéreo internacional de carga não significa que o trans-

---

<sup>24</sup> BRASIL, Supremo Tribunal Federal, 2ª Turma, Ag. Reg. Nos Emb. Decl. no RE 1.164.624 com Ag. rel. Min. Gilmar Mendes, por unanimidade com os votos dos Ministros Celso de Mello, Gilmar Mendes, Cármen Lúcia, Ricardo Lewandowski e Edson Fachin, julg. 08.06.2020.

porte aéreo internacional de carga não esteja sujeito às convenções internacionais.

Na realidade, o que essas nove decisões do Supremo Tribunal Federal representam é, apenas, a aplicação da tradicional jurisprudência no sentido da limitação dos efeitos, da extensão e da interpretação das teses fixadas em sede de Repercussão Geral.

Está, assim, certíssima a afirmação que os fatos subjacentes ao Tema 210 não abarcaram o transporte aéreo internacional de carga. Como está erradíssima a suposição que, em consequência, o transporte aéreo internacional de carga não se rege pelas convenções internacionais, nomeadamente a Convenção de Montreal<sup>25</sup>.

E a verdade é que não há motivo para que o transporte aéreo internacional de carga não esteja sujeito ao regime das convenções internacionais ou que a ele não seja aplicável o Tema 210.

Em primeiro lugar, porque o *caput* do art. 178 da Constituição da República é claríssimo:

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.

Deste modo, a lei nacional sobre transporte aéreo internacional, não poderá dispor de forma diferente do que a respeito, de tal matéria dispuser a convenção internacional à qual o Brasil tiver aderido e promulgado internamente.

E o *caput* do art. 179, da Constituição da República não distingue entre transporte aéreo internacional de passageiros, de bagagem ou de carga. O dispositivo refere a transporte internacional, na sua generalidade.

Na verdade, o *caput* do art. 179, da Constituição da República aplica-se não apenas a todas as categorias do transporte aéreo internacional, mas também a todas as categorias do transporte marítimo internacional (passageiros ou carga), a todas as categorias do transporte terrestre, seja ele rodoviário ou ferroviário (igualmente passageiros ou carga).

---

<sup>25</sup> De todo o modo, em razão da decisão da Segunda Turma, no Agravo Regimental no Recurso Extraordinário nº 1.154.120 – SP, que deu provimento ao agravo regimental para que o recurso extraordinário onde se discute a aplicabilidade, também nos casos de ação regressiva promovida pela seguradora da carga, do Tema 210, esta matéria será, provavelmente, decidida em breve.

No caso concreto do transporte aéreo internacional, as mesmas normas (Convenção de Montreal e Convenção de Varsóvia) regem tanto o transporte passageiros e bagagem como o de carga.

Em segundo lugar, não há a menor lógica em aplicar as convenções internacionais ao transporte de passageiros e bagagem e não as aplicar ao transporte de carga, pois não faz sentido afastar a aplicação de norma mais protetiva (CDC), que tutela partes presumidamente vulneráveis (consumidores), e não se afastar o Código Civil diante de contrato firmado entre sociedades empresárias (o expedidor ou consignatário e a companhia aérea), normalmente de grande porte que conhecem o negócio da importação/exportação pela via aérea.

De igual modo, não faz sentido aplicar o limite de responsabilidade para bagagem transportada sem valor declarado, mas não aplicar o limite de responsabilidade para a carga transportada sem valor declarado.

Em terceiro lugar, a razão de decidir que levou o Supremo Tribunal Federal ao Tema 210 da Repercussão Geral é a mesma para o transporte aéreo internacional de carga.

Como explicou o Supremo Tribunal Federal, pela voz do Min. Barroso, no voto relator no ARE 766618 / SP:

6. Como se percebe facilmente, o dispositivo constitucional estabelece um critério especial de solução de antinomias: em matéria de transporte internacional, conflitos entre lei e tratado resolvem-se em favor do segundo. Trata-se, portanto, de uma norma de sobredireito – como os demais critérios de resolução de conflitos normativos –, que se singulariza, porém, por seu status formal: cuidando-se de um comando constitucional, o art. 178 prepondera sobre outros critérios (como o da especialidade) caso apontem soluções diversas para o mesmo caso, estabelece um critério especial de solução de antinomias: em matéria de transporte internacional, conflitos entre lei e tratado resolvem-se em favor do segundo. Trata-se, portanto, de uma norma de sobredireito – como os demais critérios de resolução de conflitos normativos –, que se singulariza, porém, por seu status formal: cuidando-se de um comando constitucional, o art. 178 prepondera sobre outros critérios (como o da especialidade) caso apontem soluções diversas para o mesmo caso.

7. A teleologia da regra é bastante clara: a ideia é uniformizar o A teleologia da regra é bastante clara: a ideia é uniformizar o

direito aeronáutico, a fim de viabilizar e fomentar o transporte internacional. Como a atividade envolve necessariamente dois ou mais Estados soberanos, sua execução sempre se conecta, pelo menos, a duas ordens jurídicas diferentes. Sem a uniformização das normas aplicáveis, a insegurança jurídica seria enorme – inclusive para os passageiros, que só poderiam saber os seus direitos recorrendo a complexas regras de conexão e estudando a legislação estrangeira aplicável. Ademais, a harmonização das normas favorece a isonomia (CF/88, art. 5º), ao garantir que todos os consumidores recebam o mesmo tratamento por parte dos fornecedores – o que, aliás, é previsto no próprio CDC como direito básico do consumidor (art. 6º, II, in fine). Dessa forma, a opção consagrada no art. 178 prestigia, a um só tempo, a previsibilidade do Direito, a igualdade e os compromissos firmados pela República junto à comunidade internacional. o direito aeronáutico, a fim de viabilizar e fomentar o transporte internacional. Como a atividade envolve necessariamente dois ou mais Estados soberanos, sua execução sempre se conecta, pelo menos, a duas ordens jurídicas diferentes. Sem a uniformização das normas aplicáveis, a insegurança jurídica seria enorme – inclusive para os passageiros, que só poderiam saber os seus direitos recorrendo a complexas regras de conexão e estudando a legislação estrangeira aplicável. Ademais, a harmonização das normas favorece a isonomia (CF/88, art. 5º), ao garantir que todos os consumidores recebam o mesmo tratamento por parte dos fornecedores – o que, aliás, é previsto no próprio CDC como direito básico do consumidor (art. 6º, II, in fine). Dessa forma, a opção consagrada no art. 178 prestigia, a um só tempo, a previsibilidade do Direito, a igualdade e os compromissos firmados pela República junto à comunidade internacional.

Os dois critérios postos para a consagração do Tema 210 – a preponderância do art. 178, da Constituição da República quando haja mais de uma solução para o mesmo assunto e a necessidade de uniformização do direito aeronáutico, “a fim de viabilizar e fomentar o transporte internacional” – são exatamente os mesmos que levam à conclusão que o transporte aéreo internacional de carga está, obrigatoriamente, regido pelas convenções internacionais.

Com efeito, por um lado, havendo mais de uma solução para o conflito – no caso a aplicação do Código Civil ou das convenções internacionais ao extravio, a avaria ou o atraso da carga no transporte

aéreo internacional – deve preponderar a solução dada pelo art. 178, da Constituição da República, sendo privilegiada a normal internacional.

Por outro lado, a necessidade de uniformização das regras é ainda mais aguda no transporte aéreo internacional de carga, por ser este um transporte padronizado e praticamente automatizado em todo o mundo. Somente a padronização permite a redução dos custos do transporte tornando mais acessíveis a um maior número de pessoas uma maior quantidade de produtos a um preço menor. De salientar que o transporte aéreo internacional de carga é usado, principalmente, para cargas de alto valor ou que devem chegar rapidamente ao destino. Segundo as estatísticas da IATA para 2021, são transportadas anualmente cargas de valor superior a seis trilhões de dólares norte-americanos, representando cerca de 35% do comércio mundial em termos de valor<sup>26</sup>. E hoje os produtores de fruta brasileiros conseguem vender as suas uvas, mangas e papaias no mercado europeu e no mercado norte-americano, graças ao transporte aéreo internacional de carga que permite que as frutas sejam embarcadas no mesmo dia em que são colhidas e que cheguem aos pontos de revenda na Europa no fim do dia seguinte ou, no máximo, dois dias depois de colhidas. Em 2021, as exportações de frutas do Brasil representaram mais de 1 bilhão de dólares norte-americanos, com um aumento, em relação a 2020, de 20% do valor exportado e de 18% do peso total exportado<sup>27</sup>.

No mesmo sentido, a mesma razão de decidir aplicada pelo Supremo Tribunal Federal à responsabilidade da companhia aérea em matéria de extravio, avaria ou atraso da bagagem transportada é aplicável integralmente à carga, como se percebe do mesmo voto do Min. Barroso:

13. Como a transportadora assume a obrigação de entregar a bagagem no destino, íntegra, ela só pode oferecer o serviço se puder antecipar minimamente o risco a que se expõe. Afinal, esse é um componente do preço que será cobrado: é razoável que quem transporta obras de arte cobre quantias mais elevadas do que quem leva ração para animais, por exemplo. No caso do transporte aéreo internacional, que é um serviço massificado, a definição individualizada do preço seria inviável, sem contar que imporia ao

---

<sup>26</sup> <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/what-types-of-cargo-are-transported-by-air/>

<sup>27</sup> V. <https://abrafrutas.org/2022/02/dados-de-exportacao-em-2021/> acesso em 16 de agosto de 2022.



passageiro o desconforto de exibir seus pertences à transportadora. No entanto, tampouco se poderia admitir que a indenização fosse determinada exclusivamente pelo que o consumidor afirmasse em juízo – até porque, não tendo inspecionado o conteúdo das malas, a empresa jamais poderia fazer prova de valor diverso.

É exatamente essa a racionalidade do regime de responsabilidade da companhia aérea no contrato de transporte aéreo internacional de carga. A companhia aérea assume a obrigação de entregar a carga no local de destino. Porém, ela só pode oferecer esse serviço se puder antecipar o risco a que se expõe, sendo esse serviço indubitavelmente massificado. Por isso, é que, se o expedidor ou consignatário não fizer a declaração de valor da carga (e pagar a quantia adicional), o transportador tem a sua responsabilidade limitada a 17 DES por quilo. Se o expedidor ou consignatário considerar que a carga tem maior valor, deve fazer a declaração de valor e pagar a quantia adicional. E tal como no transporte de bagagem, o transportador não inspeciona a carga que lhe é entregue, nem tem como atribuir-lhe valor, tal a quantidade diferente de cargas que transporta.

O Supremo Tribunal Federal, através do voto-relator do Min. Barroso, concluiu:

14. Nesse contexto, a solução dada pela Convenção é bastante razoável: adota-se um padrão, aplicável à generalidade dos casos, que permite à empresa definir um preço igualmente uniforme. Admite-se, porém, que o passageiro declare um valor mais elevado – e eventualmente pague uma quantia adicional – para garantir uma indenização maior. Como se vê, não se impõe uma restrição absoluta ao consumidor – ao contrário, ele pode sempre afastá-la, preenchendo uma declaração especial de bagagem.

Basta trocar as palavras “passageiro” e “consumidor” por “expedidor ou consignatário”, e “bagagem” por “carga” para compreender que a razão de decidir e a conclusão são, necessariamente, as mesmas.

Tendo sido demonstrado que o transporte aéreo internacional de carga está submetido ao regime das convenções internacionais, ainda que se possa discutir se o Tema 210 expressamente trata desta categoria de transporte, passa-se a examinar se a sub-rogação prevista no art. 786 do Código Civil impede a aplicação, à seguradora da carga, das convenções internacionais sobre transporte aéreo.

#### 4. A SUB-ROGAÇÃO PREVISTA NO ART. 786 DO CÓDIGO CIVIL E A APLICAÇÃO DAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS SOBRE TRANSPORTE AÉREO À SEGURADORA DA CARGA

Nos termos do art. 346 do Código Civil:

Art. 346. A sub-rogação opera-se, de pleno direito, em favor:

I - do credor que paga a dívida do devedor comum;

II - do adquirente do imóvel hipotecado, que paga a credor hipotecário, bem como o terceiro que efetiva o pagamento para não ser privado de direito sobre imóvel;

III - do terceiro interessado, que paga a dívida pela qual era ou podia ser obrigado, no todo ou em parte.

Mais ainda, o art. 349 do mesmo Código estabelece:

*Art. 349. A sub-rogação transfere ao novo credor todos os direitos, ações, privilégios e garantias do primitivo, em relação à dívida, contra o devedor principal e os fiadores.*

Por seu turno, o *caput* do art. 786, também do mesmo código, fixa:

*Art. 786. Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano.*

O enunciado 188 da Súmula do Supremo Tribunal Federal acrescenta:

*O segurador tem ação regressiva contra o causador do dano, pelo que efetivamente pagou, até ao limite previsto no contrato de seguro.*

Em razão destes dispositivos é preciso determinar se a seguradora da carga, em razão do pagamento do valor segurado ao seu segurado, com a conseqüente sub-rogação, está, ou não, sujeita ao regime de responsabilidade para o transportador previsto no contrato de transporte aéreo internacional de carga e previsto nas convenções internacionais.

A este respeito há, basicamente, dois argumentos.

O primeiro é que a seguradora seria terceiro em relação ao contrato de transporte aéreo de carga e, portanto, não poderia ser afetada por limitações de responsabilidade nele previstas. A relação entre a seguradora e o transportador seria regida pelos dispositivos do Código Civil sobre transporte e sobre seguro e não pelas convenções internacionais.

O segundo é que a sub-rogação da seguradora seria legal — ou seja, decorreria do disposto no art. 786 do Código Civil e não de disposição contratual — e, portanto, a seguradora não estaria sujeita às regras contratuais, nomeadamente as relativas ao regime de responsabilidade.

No entanto, estes dois argumentos — ainda que criativos — não se sustentam.

Em primeiro lugar, porque, ainda que a seguradora seja terceiro com relação ao contrato de transporte e ao regime de responsabilidade nele previsto, isto não significa que a seguradora não possa saber — ao contratar o seguro com o seu segurado — o que consta nesse contrato de transporte aéreo internacional de carga, nomeadamente no que tange à responsabilidade do transportador.

Na verdade, ao contratar o seguro, a seguradora tem a obrigação de medir o risco que está a segurar. Esse risco será maior ou menor, consoante a sua segurada opte pelo transporte no regime “sem valor declarado” da carga ou pelo transporte no regime “com valor declarado” da carga. Assim a seguradora pode se recusar a contratar o seguro para o transporte “sem valor declarado” da carga ou exigir um adicional ao prêmio pago pelo seu segurado.

E é exatamente o que as seguradoras de carga fazem, conforme visto no capítulo 2 deste texto.

Ao contratar o seguro com a cobertura básica, a seguradora exime-se de pagar o valor segurado em caso de sinistro ocorrido durante o transporte da carga “sem valor declarado”. E assim o faz porque, tendo avaliado o risco de dar cobertura a tal regime de transporte, considerou-o elevado demais, com relação ao prêmio pago pelo segurado.

É precisamente porque avaliou esse risco que a seguradora da carga oferece ao segurado a opção de contratar a cobertura adicional n° 206 (cobertura adicional para embarques aéreos sem valor declarado) e a cláusula específica n° 302 (cláusula específica para embarques aéreos sem valor declarado).

E, caso o segurado contrate essa cobertura e essa cláusula, o segurado deverá pagar um adicional ao prêmio. A propósito recorde-se o disposto no Capítulo IX. “Bens não compreendidos no seguro” das condições gerais do seguro de transporte:

2. Salvo estipulação expressa na apólice e inclusão de cláusula com a especificação da cobertura e **pagamento de prêmio adicional**, não estão compreendidos no presente seguro:

[...]

d) mercadorias sem valor declarado no conhecimento de embarque;

A seguradora não teria pagado a indenização securitária caso a segurada não tivesse contratado a cobertura adicional nº 206 e a cláusula específica nº 302. A seguradora apenas efetua o pagamento do valor segurado, pois recebeu prêmio maior para tanto.

Dito de outro modo, a seguradora, mediante o pagamento do prêmio adicional pelo seu segurado, assume os riscos decorrentes do transporte aéreo internacional contratado sem declaração de valor da carga, entre eles o de não receber a totalidade do valor que pagou ao seu segurado que deve corresponder ao valor da carga<sup>28</sup>.

A lógica econômica, portanto, é a seguinte: a seguradora recebe um prêmio adicional em troca de indenizar integralmente a sua segurada, enquanto a transportadora cobra um frete menor, com base apenas no peso da carga, em troca de não ser obrigada a indenizar o valor integral da carga em caso de dano.

É, portanto, inconteste que – mesmo sendo terceiro com relação ao contrato de transporte – a seguradora da carga tem pleno conhecimento e consciência que o transporte aéreo de carga “sem valor declarado” implica em limitar a responsabilidade da companhia aérea a 17 DES por quilo da carga.

O argumento de a sub-rogação da seguradora da carga ser legal também é sem consequências quanto à responsabilidade civil da companhia aérea no transporte internacional de carga.

Com efeito, o fato de a sub-rogação ser legal ou convencional diz respeito apenas à natureza da causa da sub-rogação. Não tem qualquer relação com a responsabilidade do causador do dano, no caso a companhia aérea.

Existem sub-rogações convencionais, decorrentes do acordo das partes, como, por exemplo, na cessão de posição contratual. Existem

---

<sup>28</sup> V. Art. 781 do Código Civil: “A indenização não pode ultrapassar o valor do interesse segurado no momento do sinistro, e, em hipótese alguma, o limite máximo da garantia fixado na apólice, salvo em caso de mora do segurador.”

outras sub-rogações que decorrem da lei, como é o caso do pagamento feito por terceiro interessado ou não interessado.

No entanto, em todas as sub-rogações a regra é a mesma: aquele que se sub-rogou adquire exatamente os mesmos direitos do sub-rogado.

E é isso que estabelece o art. 786 do Código Civil e o enunciado 188 da Súmula do Supremo Tribunal Federal.

Poderia impressionar que o art. 786 do Código Civil refere que: “Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, [...]” e que o enunciado 188 determina: “O segurador tem ação regressiva contra o causador do dano, pelo que efetivamente pagou, até ao limite previsto no contrato de seguro.” (grifos acrescentados)

Os mais apressados ou mal-intencionados poderiam alegar que a sub-rogação da seguradora é pelo valor da indenização securitária por ela paga, já que a sub-rogação é por esse valor e que a seguradora tem direito de ação por esse valor.

No entanto, é manifesto que não se trata disso. A frase tanto do art. 786 quanto do enunciado 188 apenas indica que o segurador não pode cobrar mais do causador do dano (no caso, a companhia aérea) do que aquilo que o segurador pagou ao seu segurado.

A frase não significa que o segurador tem o direito de cobrar da companhia aérea o que pagou ao seu segurado. Como não significa que o segurador não possa estar obrigado a cobrar menos da companhia aérea do que pagou ao seu segurado.

O emprego da palavra “limites” e “limite” não anódino, eis que limite representa um máximo ou um mínimo, mas não a quantia certa que pode ser cobrada. No caso, se a seguradora pagou 100, o máximo que ela pode cobrar é 100 e o mínimo é zero.

Poderia, talvez, ser diferente se o art. 786 dissesse: “Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, pelo valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano.”

De todo o modo, a sub-rogação se dá “nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano”, ou seja, nos direitos que competirem ao expedidor ou consignatário contra a companhia aérea.

Ao apreciar a extensão da sub-rogação, o Superior Tribunal de Justiça já afirmou diversas vezes que ela abrange os direitos materiais, e que dela apenas ficam excluídos os direitos processuais, como a regras de competência de foro:

2. O propósito recursal é decidir (I) se a cláusula de eleição de foro firmada entre a autora do dano e o segurado vincula a seguradora em ação regressiva na qual pleiteia o ressarcimento do valor pago ao segurado em virtude do dano na carga durante transporte internacional; e (II) se a Convenção de Montreal é aplicável à hipótese em julgamento.

[...]

4. O instituto da sub-rogação transmite apenas a titularidade do direito material, isto é, a qualidade de credor da dívida, de modo que a cláusula de eleição de foro firmada apenas pela autora do dano e o segurado (credor originário) não é oponível à seguradora sub-rogada.

A sub-rogação não transfere a titularidade dos direitos processuais do segurado à seguradora, porque se trata de relação de direito material e, portanto, apenas os direitos materiais são transferidos, conforme se vê do voto da Min. Relatora:

4. Nota-se, contudo, que o Código trata da relação jurídica obrigacional existente entre o credor e o devedor da dívida, prevendo, com a sub-rogação, hipótese de substituição do credor nessa relação que é de direito material.

5. Nesse sentido, esta Terceira Turma já decidiu que “o instituto da sub-rogação transfere o crédito apenas com suas características de direito material. A cláusula de eleição do foro estabelecida no contrato entre segurado e transportador não opera efeitos com relação ao agente segurador sub-rogado” (REsp 1.038.607/SP, 3ª Turma, DJe 05/08/2008).

[...]

7. Portanto, a sub-rogação transmite tão somente a titularidade do direito material, isto é, a qualidade de credor da dívida. Não obstante essa transferência possa produzir consequências de natureza processual – como o ajuizamento de ação pelo novo credor contra o devedor –, essas decorrem exclusivamente da mera efetivação do direito material adquirido, de modo que as questões processuais atinentes ao credor originário não são oponíveis ao novo. (grifos acrescentados)

Ora, se são transferidos os direitos materiais, estes são transferidos em toda a sua extensão, ou, dito de outra forma, com todos os seus

limites materiais, como é o caso das regras de responsabilidade civil do transportador.

Assim, o transportador – porque tem esse direito material com relação ao segurado – pode opor à seguradora a inexistência de declaração especial de valor da carga, a inexistência de pagamento de quantia adicional e, conseqüentemente, a limitação da sua responsabilidade civil, pois todas estas questões são, indubitavelmente, de direito material.

Afinal, a sub-rogação é neutra com relação ao devedor, que no caso é a companhia aérea.

Como escreveu Sílvio de Salvo Venosa: “Não há prejuízo algum para o devedor, que em vez de pagar o que deve a um, deve pagar o devido a outro.”<sup>29</sup>

Nesse contexto, caso o expedidor ou consignatário acionasse diretamente a companhia aérea em razão do extravio, avaria ou atraso na carga transportada “sem valor declarado”, a companhia aérea teria de pagar uma indenização limitada a 17 DES por quilo.

Como a seguradora se sub-roga nos mesmos direitos de seu segurado, e assume sua posição, a seguradora está também sujeita à limitação de responsabilidade prevista na Convenção de Montreal e somente pode pleitear uma indenização de 17 DES por quilo.

E não poderia ser diferente, pois não se pode admitir que a seguradora seja titular de mais direitos que seu segurado, sob pena de violação do art. 786 do Código Civil.

De todo o modo, esta questão já está pacificada e tornou-se jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, conforme os acórdãos abaixo:

1. Conforme reiteradas decisões desta Corte, ao efetuar o pagamento da indenização ao segurado em decorrência de danos causados por terceiro, a seguradora sub-roga-se nos direitos daquele, nos limites desses direitos, ou seja, não se transfere à seguradora mais direitos do que aqueles que o segurado detinha no momento do pagamento da indenização. Assim, dentro do prazo prescricional aplicável à relação jurídica originária, a seguradora pode buscar o ressarcimento do que despendeu com a indenização securitária.<sup>30</sup> (grifo acrescentado)

<sup>29</sup> VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito civil: teoria geral das obrigações e teoria geral dos contratos*. 6 ed. 2ª reimpressão, São Paulo: Atlas, 2006, p. 247.

<sup>30</sup> BRASIL, Superior Tribunal de Justiça, AgInt no REsp n. 1.865.798/SP, Quarta Turma, relator Min. Luis Felipe Salomão, julgado em 10/12/2020.

3. Consoante o entendimento pacífico do STJ, ao efetuar o pagamento da indenização ao passageiro/segurado em decorrência de danos materiais causados pela companhia aérea, a seguradora sub-roga-se nos direitos que competirem ao segurado contra o autor do dano, nos limites desses direitos. Incidência da Súmula nº 188/STF.

4. No caso dos autos, a incidência do regime de indenização tarifada previsto na Convenção de Montreal implica a ausência de direito à complementação reparatória acima dos valores previstos na norma internacional.

5. Na hipótese em que restou comprovado que a companhia aérea pagou diretamente à passageira indenização correspondente ao previsto na Convenção de Montreal, inexistente direito de regresso da seguradora pelo que pagou a mais à seguradora por mera liberalidade.<sup>31</sup>

Recente acórdão da Segunda Seção, prolatado em sede de Embargos de Divergência em Recurso Especial, consolidou a jurisprudência, conforme se vê dos seguintes trechos do voto do relator:

O artigo 178 da Constituição da República estabelece que “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”.

Cuida-se de regra de sobredireito constitucional que impõe a prevalência, no ordenamento jurídico, dos tratados ratificados pela República Federativa do Brasil acerca de transporte internacional de pessoas, bagagens ou carga.

Durante os debates ocorridos na referida sessão de julgamento, os eminentes Ministros da Suprema Corte ressaltaram que a tese jurídica de repercussão geral fixada diz respeito à responsabilidade civil do transportador aéreo internacional por danos materiais decorrentes da perda, destruição, avaria ou atraso de bagagens de passageiros.

Nesse passo, mesmo em não se tratando de extravio de bagagem de passageiro — isto é, de um conflito em relação

---

<sup>31</sup> BRASIL, Superior Tribunal de Justiça, Terceira Turma, REsp n. 1.707.876/SP, relator Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, julgado em 5/12/2017.



de consumo, tal qual o solucionado no aludido precedente vinculante do STF —, **revela-se inequívoco que a controvérsia atinente à responsabilidade civil decorrente de extravio de mercadoria importada objeto de contrato de transporte celebrado entre a importadora e a companhia aérea (hipótese dos autos) também se encontra disciplinada pela Convenção de Montreal**, por força da regra de sobredireito inserta no artigo 178 da Constituição, que, como dito alhures, determina a prevalência dos acordos internacionais subscritos pelo Brasil sobre transporte internacional.

[...]

3. No presente caso, o Unibanco AIG Seguros S.A., em razão de extravio de carga objeto de contrato de transporte aéreo internacional (celebrado em 22.9.2006), promoveu o pagamento de indenização à segurada Eagle Global Logistics do Brasil Ltda., sub-rogando-se em todos os seus direitos e ações frente à Lan (Chile) Arlines S.A. (transportadora). A seguradora, então, ajuizou ação regressiva de ressarcimento em face da companhia aérea, que, no âmbito de contrato de transporte aéreo internacional, descumpriu seu dever de guardar e conservar a carga — equipamentos de informática que lhe foram confiados pela importadora —, bem como de restituí-la no local de destino.

Conforme reconhecido nas instâncias ordinárias, **a transportadora, antes de realizar o correlato serviço, tinha plena ciência do conteúdo da carga, que constou do próprio conhecimento do transporte, sem ter sido especificado, contudo, o valor das mercadorias**. Ao final, a seguradora postulou o pagamento da quantia paga à segurada a título de indenização securitária (R\$ 18.984,11).

[...]

Nesse quadro, merece reparo o acórdão objeto dos embargos de divergência. Isso porque, tendo ocorrido o extravio da mercadoria durante o transporte aéreo internacional — que compreende o período durante o qual a carga se acha sob a custódia do transportador — e inexistindo, no conhecimento de carga, declaração sobre o valor das mercadorias, **o quantum indenizatório devido pela transportadora deve se limitar ao patamar estabelecido na alínea 3 do artigo 22 da Convenção de Montreal — celebrada**

**em 28.5.1999 e aprovada pelo Congresso Nacional em 18.4.2006, cuja entrada em vigor no Brasil se deu em 18.7.2006 —, ou seja, 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma.<sup>32</sup>**

Por último, e à guisa de síntese, é interessante lembrar o voto do Min. Gilmar Mendes, relator do Tema nº 210, sobre a aplicação da referida tese jurídica às demandas de transporte aéreo internacional de carga, inclusive às seguradas sub-rogadas nos direitos de seus segurados, ao julgar o Ag. Rg. no Recurso Extraordinário nº 1.154.120/SP:

Na origem, trata-se de ação regressiva de reparação de danos movida pela Chubb do Brasil Cia. de Seguros S.A. (ora agravada), em face de American Airlines Inc. (ora agravante), podendo a discussão ser assim resumida: com a demanda regressiva, a seguradora Chubb pretendia ser ressarcida de valor pago por ela a um segurado (Jabil do Brasil Indústria Eletrônica LTDA.), em razão de danos causados pela American Airlines no âmbito de um contrato de transporte de carga [...]

O deslinde do presente caso passa necessariamente pelo que restou decidido pela Corte nos autos do RE 636.331, de minha relatoria, e do ARE 766.618, de relatoria do Min. Roberto Barroso. Naquela ocasião, o Tribunal se debruçou sobre a antinomia existente entre o Código de Defesa do Consumidor e as Convenções de Varsóvia e de Montreal, tendo como pano de fundo a disciplina constitucional do transporte aéreo internacional e a possibilidade, ou não, de tarifação da indenização devida por empresa aérea a passageiro, confrontando-se o modelo tarifário constante das convenções e o modelo de reparação integral consagrado na ordem jurídica brasileira. [...]

Bem observado, o julgado não se ateu à antinomia “Convenções versus CDC”, mas à antinomia entre as convenções e o direito interno, em geral. [...]

Ou seja, o dispositivo desse julgado gira em torno da antinomia entre o direito internacional e o direito doméstico, ainda que o pano de fundo fático estivesse relacionado com

---

<sup>32</sup> BRASIL, Superior Tribunal de Justiça, Segunda Seção, EREsp n. 1.289.629/SP, relator Min. Luis Felipe Salomão, julgado em 25/5/2022.

a incidência do CDC. Por isso, penso que o precedente deva incidir também nos casos de ação regressiva [...]

Some-se a isso o fato de termos, no Código de Defesa do Consumidor, uma disciplina protecionista e que mesmo assim foi afastada em prol da incidência da legislação internacional. Não faria sentido afastar uma legislação cuja índole protecionista encontra amparo inclusive constitucional (Art. 5º, XXXII: "o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor"), mas dar prevalência ao direito doméstico quando se tratar de relação jurídica civil-empresarial. [...]

Quanto à particularidade de se cuidar, aqui, de transporte de cargas, e não de passageiros, considero também que não tem o condão de afastar os precedentes. Não faria sentido reconhecer a prevalência das convenções sobre o direito interno, mas fazê-lo apenas parcialmente. As Convenções de Varsóvia e de Montreal não se limitam a disciplinar o transporte aéreo internacional de passageiros, constando de tais diplomas dispositivos expressos de regulação de transporte de cargas. [...]

Para além da sub-rogação, a questão se explica mais tecnicamente do ponto de vista da coligação contratual. Quando da ocorrência do sinistro, desencadeiam-se efeitos jurídicos no plano dos dois contratos envolvidos, quais sejam o contrato de transporte (entre empresa aérea e o usuário) e o contrato de seguro (entre o usuário do contrato de transporte e a seguradora). [...]

Isto para dizer que, tanto sob o viés da sub-rogação quanto sob o viés da coligação contratual, chega-se a uma mesma conclusão: a de que a ação primária e a ação regressiva têm o mesmo pano de fundo jurídico e fático. Por esses motivos, seria deveras artificial supor que a legislação internacional incide sobre o contrato de transporte, mas não sobre o exercício do direito de regresso que decorre do contrato de seguro.

Em conclusão, e considerando os três aspectos distintivos desse caso em relação àqueles julgados pelo Plenário desta Corte, estou convencido de que a ratio decidendi daqueles precedentes é plenamente aplicável aqui. [...]

À luz de todos estes argumentos, parece indubitável que o regime de responsabilidade da companhia aérea no transporte internacional de carga, estabelecido nas convenções internacionais, é oponível à segura-

dora da carga, que se sub-roga nos direitos do seu segurado, conforme o disposto no art. 786 do Código Civil.

## 5. CONCLUSÃO

O transporte aéreo de carga é instrumental para a atividade econômica. A previsão da IATA para 2022 é que o valor do comércio realizado por via aérea seja de cerca de 8.2 trilhões de dólares norte-americanos<sup>33</sup>.

O alto valor das cargas praticamente obriga os expedidores ou consignatários a procurarem uma proteção para o risco de extravio, avaria ou atraso.

A proteção selecionada será sempre aquela que oferecer o menor custo.

Habitualmente, em razão da estrutura dos mercados de transporte aéreo internacional de carga e de seguro de transporte de carga, o menor custo é oferecido pelos seguradores de carga. E não é de estranhar, pois o negócio dos seguradores é, precisamente, oferecer proteção contra o risco. Já o negócio das companhias aérea é transportar a carga.

Não obstante, os negócios de uma dependem do negócio da outra, pois estão umbilicalmente ligados. É óbvio que não haveria seguro de transporte aéreo internacional de carga se não houvesse transporte aéreo internacional de carga. E é provável que o transporte aéreo internacional de carga não tivesse a sua atual pujança se não houve seguro de carga.

É justo, portanto, que cada um, seguradora e companhia aérea aфирam a receita da sua atividade. O que não é justo – e, como demonstrado neste texto, não é acolhido pela ordem jurídica brasileira – é que a seguradora de carga pretende auferir receita que, em última análise, caberia à companhia aérea, pois decorrente do negócio de transporte aéreo internacional de carga.

Com efeito, cada vez que a seguradora de carga, apesar de ter recebido do seu segurado um prêmio adicional, reclama da companhia aérea o valor integral da carga extraviada, avariada ou atrasada (ao invés de reclamar apenas o valor de 17 DES por quilo), a seguradora procura apossar-se da receita que a companhia aérea recebeu para transportar a carga com a limitação máxima de responsabilidade a 17 DES por quilo.

Não é este resultado o almejado pelas políticas públicas brasileiras em matéria de seguro de transporte e de transporte aéreo internacional.

---

<sup>33</sup> <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-june-2022-report/> acesso em 16 de agosto de 2022.

## 6. ANEXO II

Decisões, individuais ou colegiadas, do Supremo Tribunal Federal, sobre transporte aéreo internacional de carga.

Turma	Ministro Relator	Número do recurso	Data do julgamento	Tipo de decisão
1	Rosa Weber	ARE 1.371.911	25/03/2022	Monocrática
2	Ricardo Lewandowski	AG.REG. 1.154.120	04/09/2019	Colegiada
1	Luis Roberto Barroso	ARE 766.618	25/05/2017	Monocrática
1	Luís Roberto Barroso	AG.REG. 1.133.572	30/08/2019	Monocrática
1	Luiz Fux	RE 1.242.964	04/03/2020	Monocrática
1	Luiz Roberto Barroso	ARE 1.063.410	26/06/2018	Monocrática
1	Luiz Roberto Barroso	RE 1.241.089	29/11/2019	Monocrática
1	Luiz Roberto Barroso	ARE 1.116.669	27/06/2018	Monocrática
2	Nunes Marques	ARE 1002358	26/04/2021	Monocrática
2	Marco Aurélio	RE 1.247.800	04/02/2020,	Monocrática
1	Edson Fachini	RE.AG 1.186.944	03/03/2020	Monocrática
1	Luiz Fux	RE Ag. Reg 1.242.964	04/08/2020	Monocrática
2	Gilmar Mendes	Ag. Reg. Nos Emb. Decl. No RE 1.164.624 A.G	08/06/2020	Monocrática
1	Alexandre de Moraes	Ag. Reg. Na Reclamação 42.140	16/12/2020	Monocrática
2	Nunes Marques	Recurso Extraordinário com Agravo 1.002.358	26/04/2021	Monocrática
1	Rosa Weber	RE 1.371.911 Ag	25/03/2020	Monocrática
2	Edson Fachini	ARE 1.203.421	30/08/2019	Colegiada
2	Gilmar Mendes	1.164.624	13/02/2020	Monocrática
2	Gilmar Mendes	RE 636.331	25/05/2017	Monocrática

Turma	Ministro Relator	Número do recurso	Data do julgamento	Tipo de decisão
2	Ricardo Lewandowski	RE 1154120 AGR	09/04/2019	Monocrática
1	Alexandre de Moraes	RE Ag 1.146.801	03/08/2018	Monocrática
1	Luiz Fux	AI 822191 AgR	15/02/2019	Colegiada
1	Luiz Fux	RE 1.166.658	18/02/2019	Monocrática
2	Gilmar Mendes	RE com Ag 1.152.394	26/02/2019	Monocrática
2	Edson Fachin	RE com Ag 1.186.944	27/02/2019	Monocrática
1	Luiz Fux	RE Ag 1.190.942	18/03/2019	Monocrática
1	Cármen Lúcia	RE 1.252.909	28/01/2020	Monocrática
1	Rosa Weber	RE 587.683	17/11/2020	Monocrática
1	Luiz Fux	Ag. Reg. No RE 1.242.964	29/05/2020	Monocrática
1	Marco Aurélio	Reclamação 35.872	28/04/2021	Monocrática
2	Edson Fachin	RE 1.292.239	31/05/2021	Monocrática
2	Ricardo Lewandowski	RE 1.331.104	19/07/2021	Monocrática
2	Gilmar Mendes	RE com Ag 1.331.340	22/10/2021	Monocrática
2	Marco Aurélio	RE 1.247.800	04/02/2020	Monocrática
2	Gilmar Mendes	RE Ag 1.286.798	25/10/2021	Monocrática
2	Gilmar Mendes	RE Ag 1.347.639	01/12/2021	Monocrática
1	Cármen Lúcia	RE Ag 1.372.360	18/03/2022	Monocrática