



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

AgRg no AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 804.618 - SP (2006/0180328-1)

RELATOR : **MINISTRO ANTONIO CARLOS FERREIRA**
AGRAVANTE : UNITED AIR LINES INC
ADVOGADOS : ANNA PAOLA DE SOUZA BONAGURA - SP252746
GUILHERME LOPES DO AMARAL - SP248740
AGRAVADO : GENERALI BRASIL SEGUROS S A
ADVOGADO : JOSÉ FRANCISCO GOMES MACHADO E OUTRO(S) - SP099065

EMENTA

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANOS MATERIAIS. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. EXTRAVIO DE CARGA. INCIDÊNCIA DO CDC. JULGAMENTO DO RE N. 636.331/RJ PELO STF. PREVALÊNCIA DAS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E DE MONTREAL. INDENIZAÇÃO TARIFADA ACOLHIDA. JUÍZO DE RETRATAÇÃO. ART. 1.040, II, DO CPC/2015 (ART. 543-B, § 3º, DO CPC/1973). ACÓRDÃOS ANTERIORES TORNADOS SEM EFEITO. NOVO EXAME DO AGRAVO REGIMENTAL. VALOR DA INDENIZAÇÃO TARIFADA. 17 DIREITOS ESPECIAIS DE SAQUE POR QUILOGRAMA. RECURSO PROVIDO.

1. O Supremo Tribunal Federal, quando do julgamento do Recurso Extraordinário n. 636.331/RJ, no regime da repercussão geral, fixou a seguinte 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."

2. Acórdão submetido ao juízo de retratação previsto no art. 1.040, II, do CPC/2015 (art. 543-B, § 3º, do CPC/1973), para tornar sem efeito os acórdãos de fls. 343/349 e 363/366 (e-STJ).

3. "b) No transporte de mercadorias limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor no momento de confiar os volumes ao transportador e mediante pagamento de uma eventual taxa suplementar. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao valor real da mercadoria" (art. 22, item 2, alínea "b", da Convenção de Varsóvia – conforme Protocolo Adicional n. 4, assinado em Montreal, em 25 de setembro de 1975, promulgado no Brasil pelo Decreto n. 2.861, de 7.12.1998).

4. Após reexame, agravo regimental provido para determinar que, para o cálculo da indenização, seja utilizada a indenização tarifada prevista na Convenção de Varsóvia, equivalente a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma.

ACÓRDÃO

A Quarta Turma, por unanimidade, deu provimento ao agravo regimental, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator. Os Srs. Ministros Marco Buzzi (Presidente), Raul Araújo e Maria Isabel Gallotti votaram com o Sr. Ministro Relator.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Ausente, justificadamente, o Sr. Ministro Luis Felipe Salomão.
Brasília-DF, 10 de setembro de 2019 (Data do Julgamento)

Ministro **ANTONIO CARLOS FERREIRA**

Relator



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

AgRg no AGRADO DE INSTRUMENTO Nº 804.618 - SP (2006/0180328-1)

RELATOR : **MINISTRO ANTONIO CARLOS FERREIRA**
AGRAVANTE : UNITED AIR LINES INC
ADVOGADOS : ANNA PAOLA DE SOUZA BONAGURA - SP252746
GUILHERME LOPES DO AMARAL - SP248740
AGRAVADO : GENERALI BRASIL SEGUROS S A
ADVOGADO : JOSÉ FRANCISCO GOMES MACHADO E OUTRO(S) - SP099065

RELATÓRIO

O EXMO. SR. MINISTRO ANTONIO CARLOS FERREIRA (Relator):

Trata-se de recurso que retorna à QUARTA TURMA para exame e eventual retratação, na forma prevista pelo art. 1.040, II, do CPC/2015 (art. 543-B, § 3º, do CPC/1973).

Em acórdão publicado em 29/6/2010 (e-STJ fl. 350), a Turma negou provimento ao agravo regimental no agravo de instrumento para, em demanda de reparação de danos materiais decorrentes de extravio de mercadoria em transporte aéreo internacional, reconhecer a prevalência do Código de Defesa do Consumidor em detrimento da Convenção de Varsóvia, sendo repelida a indenização tarifada. Confira-se a ementa do julgado (e-STJ fl. 349):

PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO. SEGURO. AÇÃO REGRESSIVA. RESPONSABILIDADE CIVIL. INDENIZAÇÃO. CÁLCULO. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. INAPLICABILIDADE. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. INCIDÊNCIA. AGRAVO REGIMENTAL IMPROVIDO.

Os embargos de declaração opostos foram rejeitados, em acórdão assim ementado (e-STJ fl. 366):

PROCESSUAL CIVIL. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO. SEGURO. AÇÃO REGRESSIVA. RESPONSABILIDADE CIVIL. INDENIZAÇÃO. CÁLCULO. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. INAPLICABILIDADE. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. INCIDÊNCIA. MULTA. PARÁGRAFO ÚNICO, ART. 538 DO CPC. EMBARGOS REJEITADOS.

Irresignada, a companhia aérea interpôs recurso extraordinário (e-STJ fls. 368/382) defendendo, em síntese, a aplicação das "disposições da Convenção de Varsóvia, reconhecendo-se o parâmetro de indenização para balizar as indenizações conferidas por extravio de carga em voo internacional" (e-STJ fl. 380).

O extraordinário foi inadmitido (e-STJ fl. 423), o que ensejou a interposição de agravo de instrumento para o STF.

Por decisão do Supremo Tribunal Federal, o recurso foi sobrestado até o julgamento do RE n. 636.331/RJ, no qual foi reconhecida a existência de repercussão geral da matéria relativa à possibilidade de limitação, com fundamento nas Convenções de



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Varsóvia e de Montreal, das indenizações de danos morais e materiais, decorrentes de extravio de bagagem.

No despacho de fl. 460 (e-STJ), o Ministro HUMBERTO MARTINS, Vice-Presidente do STJ, determinou a remessa dos autos à QUARTA TURMA nestes termos:

Vistos.

Cuida-se de recurso extraordinário em que se discute a limitação de danos materiais das empresas de transporte aéreo.

O STF, no julgamento do RE 636.331, firmou tese de que, *"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"* (Tema 210/STF).

Ante o exposto, encaminhem-se os autos ao órgão julgador para fins do disposto no art. 1.040, inciso II, do Código de Processo Civil.

Publique-se. Intimem-se.

É o relatório.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

AgRg no AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 804.618 - SP (2006/0180328-1)

RELATOR : **MINISTRO ANTONIO CARLOS FERREIRA**
AGRAVANTE : UNITED AIR LINES INC
ADVOGADOS : ANNA PAOLA DE SOUZA BONAGURA - SP252746
GUILHERME LOPES DO AMARAL - SP248740
AGRAVADO : GENERALI BRASIL SEGUROS S A
ADVOGADO : JOSÉ FRANCISCO GOMES MACHADO E OUTRO(S) - SP099065

EMENTA

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANOS MATERIAIS. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. EXTRAVIO DE CARGA. INCIDÊNCIA DO CDC. JULGAMENTO DO RE N. 636.331/RJ PELO STF. PREVALÊNCIA DAS CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E DE MONTREAL. INDENIZAÇÃO TARIFADA ACOLHIDA. JUÍZO DE RETRATAÇÃO. ART. 1.040, II, DO CPC/2015 (ART. 543-B, § 3º, DO CPC/1973). ACÓRDÃOS ANTERIORES TORNADOS SEM EFEITO. NOVO EXAME DO AGRAVO REGIMENTAL. VALOR DA INDENIZAÇÃO TARIFADA. 17 DIREITOS ESPECIAIS DE SAQUE POR QUILOGRAMA. RECURSO PROVIDO.

1. O Supremo Tribunal Federal, quando do julgamento do Recurso Extraordinário n. 636.331/RJ, no regime da repercussão geral, fixou a seguinte 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."

2. Acórdão submetido ao juízo de retratação previsto no art. 1.040, II, do CPC/2015 (art. 543-B, § 3º, do CPC/1973), para tornar sem efeito os acórdãos de fls. 343/349 e 363/366 (e-STJ).

3. "b) No transporte de mercadorias limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor no momento de confiar os volumes ao transportador e mediante pagamento de uma eventual taxa suplementar. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao valor real da mercadoria" (art. 22, item 2, alínea "b", da Convenção de Varsóvia – conforme Protocolo Adicional n. 4, assinado em Montreal, em 25 de setembro de 1975, promulgado no Brasil pelo Decreto n. 2.861, de 7.12.1998).

4. Após reexame, agravo regimental provido para determinar que, para o cálculo da indenização, seja utilizada a indenização tarifada prevista na Convenção de Varsóvia, equivalente a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

AgRg no AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 804.618 - SP (2006/0180328-1)

RELATOR : **MINISTRO ANTONIO CARLOS FERREIRA**
AGRAVANTE : UNITED AIR LINES INC
ADVOGADOS : ANNA PAOLA DE SOUZA BONAGURA - SP252746
GUILHERME LOPES DO AMARAL - SP248740
AGRAVADO : GENERALI BRASIL SEGUROS S A
ADVOGADO : JOSÉ FRANCISCO GOMES MACHADO E OUTRO(S) - SP099065

VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO ANTONIO CARLOS FERREIRA (Relator): O relatório da sentença assim delimitou a controvérsia (e-STJ fls. 160/161):

Trata-se de ação de reparação de danos, pelo rito ordinário, proposta por GENERALI DO BRASIL COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS em face de COMPANHIA AÉREA UNITED AIRLINES, partes devidamente qualificadas nos autos do processo em epígrafe.

Aduz a autora, que a empresa LASOFT LATINO AMERICANA DE SOFTWARE LTDA., sua segurada, importou de São Francisco, nos Estados Unidos da América, com destino ao Aeroporto Internacional de São Paulo/Brasil, 1 pallet, contendo 12 caixas de papelão com 1.200 endereçadores de cursor mouse, modelo M.M 34, sendo a viagem amparada pelo Conhecimento Aéreo n. MAWB 016-50126193 e n. HAWB 66135867740, sendo que estes lotes não foram entregues no destino na condição que fora confiada à ré, ocorrendo a falta de 11 volumes, sendo a responsabilidade do extravio do transportador aéreo, do extrato do sistema Siscomex/Mantra, constando divergência de peso (alerta 22 e certificado de vistoria n. 1293/97) e segundo Termo de Vistoria Oficial Aduaneira número 101/97 de 02.12.97.

Alega que havia celebrado com a Lasoft um contrato de seguro de transporte garantindo entre outros riscos, extravio de volume, qualquer que fosse a causa, desembolsando para isso a importância de R\$ 9.719,57.

Assevera que, tendo recebido as mercadorias para transporte, a responsabilidade da ré é patente e irrefutável e que extravio de volume e avaria dos mesmos no transporte aéreo é culpa do transportador.

A Magistrada de primeiro grau, ao julgar a ação procedente, concluiu que (e-STJ fls. 163/166):

2. Afasto a ilegitimidade de parte da autora considerando-se que comprovou estar sub-rogada nos direitos da sua contratada e haja vista que em razão de contrato de seguro indenizou a segurada pelo desvio da carga em questão, e, por consequência, agora tem o direito de acionar a ré.
3. Portanto, a seguradora-autora age sub-rogada nos direitos da sua segurada.
4. Eventual direito de regresso da ré deverá ser discutido pelas vias próprias e livre de dependência.
5. A terceira empresa contratada para fazer transporte e a qual, por sua vez, contratou a ré não é parte integrante desta lide porque sequer houve intervenção de terceiro e mesmo porque não trata-se de litisconsórcio passivo necessário.
- 6 Anoto, por oportuno, que, realmente, a legislação aplicável ao caso concreto não é nem a de Direito Civil (Código de Ar Brasileiro) e nem também o Código de Defesa do Consumidor.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

7. As partes são pessoas jurídicas e de sorte que, em princípio, a relação não pode ser tida como de consumo, e de outro lado, tratando-se do transporte internacional de carga, tem-se que, realmente, a legislação aplicável ao caso e a Convenção Internacional de Varsóvia.
8. Assim, as partes são legítimas e estão bem representadas e concorre o interesse de agir. Não há nulidades a serem sanadas.
9. No que tange a prescrição, tem-se que é aqui recebida como preliminar de mérito e não como de preliminar de condição da ação.
10. O ponto controvertido principal, além da questão da prescrição está no fato de saber se houve, ou não, extravio de parte da bagagem (carga) da segurada da autora e como alegado na exordial; e bem assim, em caso positivo, de saber qual foi, exatamente a quantidade extraviada e qual o valor correto para cada quilograma desviado.
11. O prazo prescricional, "in casu", não deve ser contado nem da data da chegada da carga e nem da data do embarque e, sim, deve ser computada da data da vistoria aduaneira e a qual ocorreu, consoante documento de fls. 10/14, em 15.12 e muito embora tenha iniciado-se em 02.12.97 (segundo documento de fls. 14).
12. De outra banda, o artigo 29 da Convenção de Varsóvia prevê que o prazo prescricional é de dois anos, e não de apenas um ano como quer a defesa.
13. Outrossim, deve ser consignado que a data do início do prazo prescricional só pode começar a fluir depois do interessado ficar sabendo qual ou exatamente, a mercadoria que recebeu, e o que só pode ser apurado após a conclusão da vistoria aduaneira e devendo, pois, iniciar-se em 16.12.97 (dia seguinte conclusão).
14. A inicial, por sua vez, foi distribuída em 04.11.98, ou seja, há menos de um ano do início do "dies a quo". Por conseguinte, não verificou-se a prescrição no caso concreto, e de sorte que fica afastada a preliminar de mérito, e isto mesmo se o juízo aceitasse o prazo prescricional de um ano pleiteado pela ré.
15. No que concerne ao extravio da bagagem, tem-se que os documentos de fls. 07/08 espelham qual foi a carga embarcada para o transporte aéreo e sendo que no mesmo termo de vistoria número 101/97 foi apurado 20,0 Kg de avaria e muito embora a autora esteja pleiteando a falta de onze volumes.
16. Outrossim o documento de fls. 23/24 comprova a divergência no peso da bagagem e de sorte que o Juízo aceita o pedido do autor no que tange ao extravio da carga, e, porém, a indenização não é devida segundo o Código de Ar Brasileiro, como quer a autora e sim, segundo a Convenção de Varsóvia.
(...)
18. Portanto o pedido da autora não há que ser concedido pelo número de volumes faltantes, como formulado na exordial, e, sim, pela diferença do peso e considerada como carga extraviada e a qual, como visto, corresponde a 20,0 Kg.
19. Seguindo, ainda, a orientação da jurisprudência transcrita, os vinte quilos extraviados devem ser multiplicados por duzentas vezes o valor do dólar na data em que a autora efetuou o pagamento para a sua segurada, que (segundo o documento de fls. 15) consta ter sido depois de 06/03/98.
20. A autora, por conseguinte, não comprovou a data exata do desembolso, e, portanto, a correção monetária, segundo a tabela do E. Tribunal de Justiça, deve ser computada desde a data da distribuição da ação (04.11.98) até a data do efetivo pagamento; esta data de início também serve para fixação da cotação do valor do dólar.
21. A liquidação de sentença far-se-á na forma do artigo 604 do Código de Processo Civil e sendo que, evidentemente, o total não poderá ultrapassar o valor pedido na inicial (R\$9.719,57).



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Ante o exposto, e pelo mais que dos autos consta, julgo parcialmente procedente a presente ação para condenar a ré a pagar os valores acima fixados, a ser apurado o valor total final em liquidação de sentença, convertidos tais valores em moeda nacional. E, também, diante da mínima sucumbência, por parte da autora, condeno a ré no pagamento de todas as custas e despesas processuais e honorários advocatícios que fixo em 10% sobre o valor da condenação e que outrossim deverá ser apurado em liquidação de sentença como indicado acima.

O Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo negou provimento aos recursos de apelação, nos termos da seguinte ementa (e-STJ fl. 254):

Ilegitimidade *ad causam* - Ação regressiva de seguro - Reconhecimento, pela transportadora ré, de que o extravio/avaria da mercadoria ocorreu durante a execução do contrato - Artigo 13 da Convenção de Varsóvia - Legitimidade reconhecida - Nulidade afastada.

Responsabilidade civil - Transporte aéreo internacional - Extravio/avaria de mercadoria - Indenização – Subsistência das normas constantes da Convenção de Varsóvia, ainda que disponham diferentemente do Código de Defesa do Consumidor – A lei superveniente, de caráter geral, não afeta as disposições especiais contidas no Tratado – Inteligência do artigo 2º, § 2º da Lei de Introdução ao Código Civil - Arbitramento - Manutenção - Atendimento das normas aplicáveis à espécie, com observância da prova dos autos no tocante a avaria indenizada pela seguradora e ao número de quilos correspondente, com a limitação ao montante pago por esta última à seguradora.

Prescrição – Ação regressiva - Prazo – Bienal (artigo 29 da referida Convenção), a contar da data da chegada da aeronave, interrompida pela citação da ré, retroagindo à data da propositura da ação.

Correção monetária - Termo inicial - Data da propositura da ação - Artigo 1º da Lei nº 6.899/81.

Juros - Moratórios - Fixação - 6% ao ano, desde a citação até a entrada em vigor do Código Civil (janeiro/2003) e, a partir daí, à taxa de 1% ao mês - Artigo 406 do Código Civil c/c artigo 161 e § 1º do Código Tributário Nacional.

Sucumbência - Honorários de advogado - Manutenção - Atendimento do critério da razoabilidade - Arbitramento no Patamar mínimo do § 3º do artigo 20 do Código de Processo Civil.

Apelações desprovidas.

Os embargos declaratórios foram rejeitados (e-STJ fls. 269/273).

No recurso especial (e-STJ fls. 277/292), fundamentado no art. 105, inc. III, alínea "a", da CF, a companhia aérea apontou ofensa aos seguintes dispositivos legais, sob as respectivas teses:

(i) arts. 165, 458 e 535 do CPC/1973, alegando negativa de prestação jurisdicional,

(ii) art. 267, VI, do CPC/1973, afirmando a ilegitimidade passiva da empresa de transportes aéreos,

(iii) arts. 178, § 6º, do CC/1916 e 449 do CCM/1850, argumentando que a pretensão deduzida prescreve em um ano, o que já teria ocorrido, e

(iv) arts. 604 do CPC/1973, 22, item 2, da Convenção de Varsóvia – na



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

redação conferida pelos Protocolos n. 1 e 2 da Convenção de Montreal – e ao Decreto n. 97.505/1989, defendendo a fixação da indenização com "aplicação do padrão monetário do Direito Especial de Saque (17 DES por quilograma)" (e-STJ fl. 292).

A seguradora – ora agravada – não apresentou contrarrazões (e-STJ fl. 295).

O agravo foi conhecido e o recurso especial parcialmente provido, concluindo o Relator, Ministro ALDIR PASSARINHO JUNIOR, que (e-STJ fls. 329/331):

Vistos.

Trata-se de agravo de instrumento manifestado pela United Airlines INC contra decisão que inadmitiu o seguimento do recurso especial, interposto pela alínea "a", do permissivo constitucional, no qual se aponta ofensa aos arts. 165, 267, VI, 458, 535, 604 do CPC, 178, § 6º do CC/1916, 449 do Código Comercial, 22, item 2, da Convenção de Varsóvia, sob o fundamento de que há ilegitimidade passiva da recorrente, pois não celebrou qualquer contrato com a empresa sub-rogante; que a ação está prescrita, pois a prescrição é anual em caso de responsabilidade proposta por seguradora sub-rogada; que o acórdão recorrido aplicou a Conversão de Varsóvia e manteve a sentença que determinou o cálculo da indenização, com multiplicação pelo dólar; que a condenação deve ser feita em DES e que o acórdão está omissa por não ter se pronunciado sobre a incidência do Decreto n. 97.505/1989.

O acórdão restou assim ementado (fl. 239):

(...)

Verifica-se no acórdão embargado que inexistem os vícios do art. 535 do CPC, pois ausente omissão, contradição ou obscuridade no julgado estadual. Da mesma forma, não há afronta aos arts. 165 e 458, II, estando o acórdão formado pelos requisitos essenciais a uma sentença e fundamentado.

Quanto à legitimidade da parte, aplica-se a Súmula n. 7 do STJ.

Não há que se falar também em prescrição, conforme a orientação desta Corte:

(...)

Por outro lado, não assiste razão também à recorrente no sentido de que a condenação deve ser feita obrigatoriamente em DES, pois aplicável no presente caso o Código de Defesa do Consumidor. Nesse sentido:

(...)

No entanto, correta a recorrente quanto ao cálculo da conversão para a indenização, uma vez que não é o caso também de calcular a indenização com a multiplicação pelo dólar.

Ante o exposto, conforme o § 3º do art. 544 do CPC, converto o agravo de instrumento em recurso especial e lhe dou parcial provimento, para aplicar, no presente caso, o Código de Defesa do Consumidor, e determinar que seja apurado, em sede de liquidação de sentença, o valor dos danos suportados pela empresa recorrida, em virtude de extravio de carga, em transporte aéreo internacional efetuado pela recorrente.

Publique-se.

Contra tal decisão, a empresa aérea recorrida interpôs agravo regimental (e-STJ fls. 337/341) apenas contra a "aplicação de novo critério para a fixação da indenização a ser paga à agravada, uma vez que não tendo sido o tema objeto de recurso por qualquer das partes, sobre tal questão teria se operado a preclusão" (e-STJ fl. 339).



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Sustentou a aerovia, em seu agravo regimental, que, "em seu recurso especial sequer retomou a discussão acerca da aplicabilidade da Convenção de Varsóvia, mas apenas e tão somente a correta identificação dos critérios nela previstos para o futuro cálculo da indenização que cabe à ora agravada" (e-STJ fl. 339).

A seu ver, "a decisão ora agravada retomou questão que já restara sedimentada na instância inferior (aplicabilidade da Convenção de Varsóvia), tendo a matéria transitada em julgado, eis que não foi objeto de recurso das partes, permanecendo em aberto apenas a necessidade de fixação dos critérios previstos na referida Convenção (se a conversão deve ser feita pela aplicação de francos poincaré ou pela aplicação dos DES - direitos especiais de saque [Decreto 97505/89] multiplicados pelo peso da mercadoria extraviada.)" (e-STJ fl. 340).

Segundo argumenta, "A necessidade de observância do critério estabelecido pelo artigo 22 da Convenção de Varsóvia (17 DES por quilograma da mercadoria), é a única questão que deve ser analisada agora por essa E. Turma Julgadora, já que inexistente nova discussão acerca da legislação aplicável ao caso" (e-STJ fl. 340).

Ao final, requer o provimento do agravo regimental, "de modo a definir única e exclusivamente os critérios para futura liquidação de sentença da indenização fixada em favor da agravada, que deverá ser calculada utilizando-se os critérios fixados pela Convenção de Varsóvia, conforme decidido pelo Tribunal *a quo*, tema sobre o qual se operou a preclusão em razão da ausência de recurso nesse sentido específico" (e-STJ fl. 341).

Portanto, a empresa aérea, no agravo regimental, limitou a irresignação recursal submetida à análise da QUARTA TURMA ao método de cálculo da indenização a ser paga à recorrida.

No julgamento do Recurso Extraordinário n. 636.331/RJ, o Supremo Tribunal Federal lavrou 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 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.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Recurso a que se dá provimento.
(Grifei.)

O Relator do RE n. 636.331/RJ, Ministro GILMAR MENDES, ao proferir o voto condutor daquele julgamento, sustentou:

Ao que me parece, a solução dessa controvérsia passa pela consideração de, pelo menos, três aspectos: (1) o possível conflito entre o princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor e a regra do art. 178 da Constituição Federal; (2) a superação da aparente antinomia entre a regra do art. 14 da Lei 8.078/90 e as regras dos arts. 22 da Convenção de Varsóvia e da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional; e (3) o alcance das referidas normas internacionais, no que se refere à natureza jurídica do contrato e do dano causado.

Em primeiro lugar, é fundamental afastar o argumento segundo o qual o princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor (art. 5º, XXXII, e art. 170, V, da Constituição Federal) impediria qualquer sorte de derrogação do Código de Defesa do Consumidor por norma mais restritiva, ainda que por lei especial. A proteção do consumidor não é a única diretriz a que se orienta a ordem econômica nem o único mandamento constitucional que deve ser observado pelo legislador no caso em exame.

É certo que a Constituição Federal em vigor incluiu a defesa do consumidor no rol dos direitos fundamentais, no art. 5º, inciso XXXII (“XXXII – o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”), e também entre os princípios da ordem econômica, no art. 170, inciso V, mas é também o próprio texto constitucional, já em redação originária, que determinou a observância dos acordos internacionais, quanto à ordenação do transporte aéreo internacional.

Refiro-me à regra do art. 178 do texto constitucional, que dispõe:

(...)

O teor da norma transcrita, que já constava da redação original da Constituição de 1988, é claro ao impor a compatibilização entre a competência legislativa interna, em matéria de transporte internacional, e o cumprimento das normas internacionais, adotados pelo Brasil, na matéria.

Por isso, diante dessas duas diretrizes – uma que impõe a proteção ao consumidor e outra que determina a observância dos acordos internacionais – em matéria de transporte aéreo, cabe ao intérprete construir leitura sistemática do texto constitucional a fim de que se possam compatibilizar ambos os mandamentos.

Em segundo lugar, quanto à aparente antinomia entre o disposto no Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Varsóvia e demais normas internacionais sobre transporte aéreo, deve-se considerar que, nesse caso, não há diferença de hierarquia entre os diplomas normativos em conflito.

Os diplomas normativos internacionais em questão não gozam de estatuta normativa supralegal de acordo com a orientação firmada no RE 466.343, uma vez que seu conteúdo não versa sobre a disciplina dos direitos humanos.

Sendo assim, a antinomia deve ser solucionada pela aplicação ao caso em exame dos critérios ordinários, que determinam a prevalência da lei especial em relação à lei geral e da lei posterior em relação à lei anterior.

Em relação ao critério cronológico, vale destacar que os acordos internacionais em questão são mais recentes do que Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990. De fato, embora o Decreto 20.704, que promulga o texto original da Convenção de Varsóvia,



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

tenha sido publicado em 24 de novembro de 1931, as modificações que sucessivamente sofreu são posteriores ao Código de Defesa do Consumidor. É o caso do Decreto 2.861, de 7 de dezembro de 1998 – que internalizou o Protocolo Adicional 1, assinado em Montreal, em 25 de setembro de 1975 –, e também da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, aprovada pelo Congresso Nacional pelo Decreto Legislativo 59, de 19 de abril de 2006, e promulgada pelo Decreto 5.910, de 27 de setembro de 2006.

Ambos os diplomas, como se nota, são posteriores ao Código de Defesa do Consumidor, lei publicada em 12.9.1990, o que justificaria a prevalência das normas internacionais, com base no critério cronológico.

De qualquer sorte, não creio que o conflito deva ser solucionado essencialmente com fundamento no critério cronológico. Prevaecem, no caso, as Convenções internacionais não apenas porque são mais recentes, mas porque são especiais em relação ao Código de Defesa do Consumidor. Em relação ao critério da especialidade, observa-se que a Convenção de Varsóvia e os regramentos internacionais que a modificam são normas especiais em relação ao Código de Defesa do Consumidor, que é norma geral para as relações de consumo. A Lei 8.078, de 1990, disciplina a generalidade das relações de consumo, ao passo que as referidas Convenções disciplinam uma modalidade especial de contrato, a saber, o contrato de transporte aéreo internacional de passageiros.

No mesmo sentido, vale trazer à baila trecho do voto-vista proferido pelo Ministro Eros Grau, por ocasião do julgamento do RE 351.750, no qual se lê:

(...)

Tratando-se o caso de conflito entre regras que, em rigor, não apresentam o mesmo âmbito de validade, sendo uma geral e outra especial, seria, então, de aplicar-se o disposto no § 2º do art. 2º do Decreto-Lei 4.657, de 1942 (Lei de Introdução às normas de Direito Brasileiro), que dispõe:

“§ 2º A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior”.

De acordo com a disposição transcrita, tem-se que a Lei 8.078/90 não revoga nem é revogada pela Convenção de Varsóvia ou pelos demais acordos internacionais em questão. Ambos os regramentos convivem no ordenamento jurídico brasileiro, afastando-se o Código, no ato de aplicação, sempre que a relação de consumo decorrer de contrato de transporte aéreo internacional.

A situação, aliás, é típica dos casos de revogação tácita, nos quais não se verifica efetivamente a exclusão da norma revogada do ordenamento jurídico, senão apenas sua inaplicabilidade, seja ela total ou parcial, no caso concreto.

Assim, devem prevalecer, mesmo nas relações de consumo, as disposições previstas nos acordos internacionais a que se refere o art. 178 da Constituição Federal, haja vista tratar-se de *lex specialis*.

Em terceiro lugar, assentadas essas premissas, cumpre examinar ainda a eficácia e o alcance das disposições constantes do art. 178 da Constituição Federal e também do art. 22 da Convenção de Varsóvia.

Neste ponto, a questão diz respeito a determinar-se a modalidade de contratos e a natureza da indenização abrangida pelas regras internacionais.

Dois aspectos devem ficar sobremaneira claros neste debate. O primeiro é que as disposições previstas nos acordos internacionais aqui referidos aplicam-se exclusivamente ao transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens ou carga. A expressão “transporte internacional” é definida no art. 1º



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, nos seguintes termos:

“2. Para os fins da presente Convenção, a expressão transporte internacional significa todo transporte em que, conforme o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção no transporte, ou transbordo, estão situados, seja no território de dois Estados Partes, seja no território de um só Estado Parte, havendo escala prevista no território de qualquer outro Estado, ainda que este não seja um Estado Parte. O transporte entre dois pontos dentro do território de um só Estado Parte, sem uma escala acordada no território de outro Estado, não se considerará transporte internacional, para os fins da presente Convenção”.

A disposição deixa claro o âmbito de aplicação da Convenção, que não alcança os contratos de transporte nacional de pessoas e estão, por conseguinte, excluídos da incidência da norma do art. 22.

O segundo aspecto a destacar é que a limitação imposta pelos acordos internacionais alcança tão somente a indenização por dano material, e não a reparação por dano moral. A exclusão justifica-se, porque a disposição do art. 22 não faz qualquer referência à reparação por dano moral, e também porque a imposição de limites quantitativos preestabelecidos não parece condizente com a própria natureza do bem jurídico tutelado, nos casos de reparação por dano moral. Corrobora a interpretação da inaplicabilidade do limite do quantum indenizatório às hipóteses de dano moral a previsão do art. 22, que permite o passageiro realizar “declaração especial” do valor da bagagem, como forma de eludir a aplicação do limite legal.

Afinal, se pode o passageiro afastar o valor limite presumido pela Convenção mediante informação do valor real dos pertences que compõem a bagagem, então não há dúvidas de que o limite imposto pela Convenção diz respeito unicamente à importância desses mesmos pertences e não a qualquer outro interesse ou bem, mormente os de natureza intangível.

Assim, meu voto é no sentido de declarar a aplicabilidade do limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais.

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.

(Grifei.)

Destaco ainda, do voto-vista da Ministra ROSA WEBER:

A pretensão indenizatória decorrente do contrato de transporte aéreo internacional, como enfatizou o Ministro Barroso, pode ser deduzida em diferentes jurisdições (art. 28 da Convenção de Varsóvia e art. 33 da Convenção de Montreal), circunstância que exige, para dar segurança jurídica aos fornecedores de tal serviço, conferindo previsibilidade à respectiva atividade econômica, mas também para conferir tratamento igualitário aos consumidores em plano internacional, o estabelecimento

de regras uniformes, por meio de pactos multilaterais entre Estados soberanos.

Dentro dessa moldura, ante o peremptório comando constitucional, no



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

sentido de que, na “ordenação” do transporte aéreo internacional, a legislação doméstica deve observar os tratados, determinação a abarcar, inclusive, eventuais normas voltadas a disciplinar relações de consumo, entendendo indevido, mesmo sob pretexto de promover o denominado diálogo das fontes, dar prevalência ao CDC, em detrimento das normas de convenções internacionais sobre transporte aéreo.

A teoria do diálogo das fontes, superando modelos tradicionais de resolução de conflito de normas, volta-se à melhor concretização possível de um comando constitucional.

Nessa perspectiva, embora, no geral, por força dos arts. 5º, XXXII, e 170, V, da Magna Carta, a teoria do diálogo das fontes legitime a aplicação do microssistema impregnado de maior aptidão para promover a defesa do consumidor, em discussão envolvendo transporte aéreo internacional, entendendo que, por injunção do art. 178 da Constituição da República, deve ser dada prevalência à concretização do comando de observância das Convenções de Varsóvia e de Montreal.

(Grifei.)

No despacho de fl. 460 (e-STJ), o Ministro Vice-Presidente do STJ determinou a remessa dos autos à QUARTA TURMA, para fins do disposto no art. 1.040, II, do CPC/2015.

Do Juízo de retratação

O debate ora submetido à apreciação deste Colegiado se refere à forma de cálculo da indenização por danos materiais em virtude de extravio de mercadorias durante seu transporte aéreo internacional.

Embora o especial (e-STJ fls. 277/292) cuide de outras insurgências recursais, a companhia aérea, ao interpor o presente agravo interno, limitou expressamente sua insurgência a tal discussão, em clara preclusão quanto às outras teses recursais.

Conforme a jurisprudência desta Corte Superior, “Admissível o agravo interno, apesar de não infirmar a totalidade da decisão monocrática recorrida, pois a jurisprudência do STJ é assente no sentido de que a impugnação a capítulos autônomos da decisão apenas induz à preclusão das matérias não discutidas” (AgInt no AREsp n. 1.215.038/SC, Relator Ministro MARCO BUZZI, QUARTA TURMA, julgado em 14/8/2018, DJe 21/8/2018).

Passo ao exame da matéria submetida ao colegiado.

A sentença (e-STJ fls. 160/166) entendeu pela aplicação da Convenção de Varsóvia e, quanto ao cálculo do valor da indenização, concluiu que “os vinte quilos extraviados devem ser multiplicados por duzentas vezes o valor do dólar na data em que a autora efetuou o pagamento para sua segurada” (e-STJ fl. 166). O acórdão recorrido (e-STJ fls. 253/258) manteve a sentença.

Em decisão monocrática (e-STJ fls. 329/331), o Ministro ALDIR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

PASSARINHO JUNIOR entendeu que " não assiste razão também à recorrente no sentido de que a condenação deve ser feita obrigatoriamente em DES, pois aplicável no presente caso o Código de Defesa do Consumidor" (e-STJ fl. 330), e que "correta a recorrente quanto ao cálculo da conversão para a indenização, uma vez que não é o caso também de calcular a indenização com a multiplicação pelo dólar" (e-STJ fl. 331). Por esse motivo, decidiu converter o agravo de instrumento em especial e dar parcial provimento ao recurso para aplicar o CDC e "determinar que seja apurado, em sede de liquidação de sentença, o valor dos danos suportados pela empresa recorrida, em virtude de extravio de carga, em transporte aéreo internacional efetuado pela recorrente" (e-STJ fl. 331).

A recorrida, empresa aérea transportadora da carga, interpôs agravo regimental (e-STJ fls. 336/341), tendo a QUARTA TURMA negado provimento ao recurso (e-STJ fls. 343/349) e confirmado a decisão agravada.

Os embargos de declaração opostos foram rejeitados (e-STJ fls. 363/366).

Logo, configurada a semelhança fática do caso dos autos com o que foi decidido pelo STF no RE n. 636.331/RJ, é necessária a retratação das decisões proferidas pela QUARTA TURMA às fls. 343/349 e 363/366 (e-STJ), para afastar a aplicação do Código de Defesa do Consumidor, nos termos do RE n. 636.331/RJ.

Novo exame do agravo regimental

Na hipótese em julgamento, reconhecida a aplicação da Convenção de Varsóvia, que regula especificamente o transporte aéreo internacional, deve ser observado o disposto no art. 22, item 2, alínea "b":

b) No transporte de mercadorias limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor no momento de confiar os volumes ao transportador e mediante pagamento de uma eventual taxa suplementar. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao valor real da mercadoria (Protocolo Adicional n. 4, assinado em Montreal, em 25 de setembro de 1975, promulgado no Brasil pelo Decreto n. 2.861, de 7.12.1998).

Desse modo, prevalece a indenização tarifada prevista na Convenção de Varsóvia, equivalente a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma.

A tal respeito, cito:

DIREITO EMPRESARIAL. IMPORTAÇÃO. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DANO EM EQUIPAMENTO HOSPITALAR. RAIOS X. SEGURADORA. RESSARCIMENTO. AÇÃO REGRESSIVA. SUB-ROGAÇÃO. AUSÊNCIA DE RELAÇÃO DE CONSUMO. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. PRESCRIÇÃO. ILEGITIMIDADE ATIVA. ENUNCIADO N. 7 DA SÚMULA DO STJ. INDENIZAÇÃO TARIFADA.

(...)

5. Afastado o CDC no caso concreto, incide a Convenção de Varsóvia e seus aditivos ao transporte aéreo internacional, que impõem a indenização tarifada equivalente a 17 (dezessete) Direitos Especiais de Saque (DES) para efeito de



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

reparar os danos causados à mercadoria transportada. Afasta-se a indenização tarifada quando efetuada declaração especial de valor mediante o pagamento de eventual taxa suplementar (Protocolo Adicional n. 4, art. 22, item 2, "b"), o que não é a hipótese destes autos.

(...)

7. Recurso especial parcialmente provido.

(REsp n. 1.162.649/SP, Relator Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, Relator para Acórdão Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, QUARTA TURMA, julgado em 13/5/2014, DJe 18/8/2014.)

RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCADORIA. RELAÇÃO DE CONSUMO. INEXISTÊNCIA. INDENIZAÇÃO PELO EXTRAVIO. CONVENÇÃO DE MONTREAL. INCIDÊNCIA. REGRA DE SOBREDIREITO CONSTITUCIONAL. DESTRUIÇÃO, PERDA OU AVARIA DO BEM TRANSPORTADO. AUSÊNCIA DE DECLARAÇÃO ESPECIAL DE VALOR. PESO DECLARADO NO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE AÉREO. CRITÉRIO PARA CÁLCULO DA REPARAÇÃO DO DANO. CULPA GRAVE OU DOLO PELO MERO EXTRAVIO. INEXISTÊNCIA.

(...)

2. Por um lado, o art. 1º, alínea 1, da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal) elucida que esse diploma se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração. Por outro lado, o Plenário do STF, em precedente julgado sob o rito da repercussão geral, RE 636.331, perfilhou o entendimento de que há uma regra de sobredireito constitucional a impor a prevalência do Diploma transnacional, pois, 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.

3. O art. 22, alínea 3, da Convenção de Montreal estabelece que, 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 quantia suplementar, se for cabível. Com efeito, o Diploma transnacional não impõe uma forçosa tarifação, mas faculta ao expedidor da mercadoria que se submeta a ela, caso não opte por fazer declaração especial - o que envolve, em regra, pagamento de quantia suplementar.

4. As limitações e tarifações de indenização estabelecidas pela Convenção Internacional estão ancoradas em justificativas relevantes, como: a) indispensabilidade de contratação de seguro, que seria inviabilizada pela inexistência de teto; b) compensação entre, de um lado, a limitação e, do outro, o agravamento do regime de responsabilização (inversão do ônus da prova de culpa ou mesmo imputação objetiva); c) unificação do direito, quanto aos valores indenizatórios pagos.

5. O art. 248 do Código Brasileiro de Aeronáutica tem disposição harmoniosa com o art. 22, alínea 5, da Convenção de Montreal, que estabelece que a limitação indenizatória não se aplicará se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma ação ou omissão de preposto, se prove também que este atuava



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

no exercício de suas funções.

6. O extravio da carga é, em todas as hipóteses, o próprio fato gerador da obrigação de indenizar do transportador, não se podendo reconhecer que, sem demonstração de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos, possa ser afastada a aplicação da fórmula convencional, para o cálculo do montante indenizatório.

7. Recurso especial não provido.

(REsp n. 1.341.364/SP, Relator Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 19/4/2018, DJe 5/6/2018.)

Diante do exposto, nos termos do art. 1.040, II, do CPC/2015 (art. 543-B, § 3º, do CPC/1973), voto pela RETRATAÇÃO dos acórdãos de fls. 343/349 e 363/366 (e-STJ), tornando-os sem efeito. Em novo exame do agravo regimental, voto pelo provimento do recurso, de maneira a determinar que, para o cálculo da indenização, seja utilizada a indenização tarifada prevista na Convenção de Varsóvia, equivalente a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma.

Mantida a sucumbência fixada na sentença (e-STJ fls. 160/166)

É como voto.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

CERTIDÃO DE JULGAMENTO QUARTA TURMA

Número Registro: 2006/0180328-1 PROCESSO ELETRÔNICO AgRg no 804.618 / SP

Números Origem: 966093502 966093503 980265240

PAUTA: 10/09/2019

JULGADO: 10/09/2019

Relator

Exmo. Sr. Ministro **ANTONIO CARLOS FERREIRA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **MARCO BUZZI**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **RENATO BRILL DE GOES**

Secretária

Dra. **TERESA HELENA DA ROCHA BASEVI**

AUTUAÇÃO

AGRAVANTE : UNITED AIR LINES INC
ADVOGADOS : ANNA PAOLA DE SOUZA BONAGURA - SP252746
 GUILHERME LOPES DO AMARAL - SP248740
AGRAVADO : GENERALI BRASIL SEGUROS S A
ADVOGADO : JOSÉ FRANCISCO GOMES MACHADO E OUTRO(S) - SP099065

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Obrigações - Espécies de Contratos - Seguro

AGRAVO REGIMENTAL

AGRAVANTE : UNITED AIR LINES INC
ADVOGADOS : ANNA PAOLA DE SOUZA BONAGURA - SP252746
 GUILHERME LOPES DO AMARAL - SP248740
AGRAVADO : GENERALI BRASIL SEGUROS S A
ADVOGADO : JOSÉ FRANCISCO GOMES MACHADO E OUTRO(S) - SP099065

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia QUARTA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

A Quarta Turma, por unanimidade, deu provimento ao agravo regimental, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Os Srs. Ministros Marco Buzzi (Presidente), Raul Araújo e Maria Isabel Gallotti votaram com o Sr. Ministro Relator.

Ausente, justificadamente, o Sr. Ministro Luis Felipe Salomão.