



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 2081145 - SP(2022/0059526-6)

RELATOR : MINISTRO RAUL ARAÚJO
AGRAVANTE : AMERICAN AIRLINES INC
ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576
CARLA CHRISTINA SCHNAPP - SP139242
AGRAVANTE : DHL GLOBAL FORWARDING BRAZIL LOGISTICS LTDA
ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874
JULIA FERNANDES GUIMARÃES - SP332651
DANIELLE LIBERAL ROMEIRO - SP277035
AGRAVADO : AMERICAN AIRLINES INC
ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576
CARLA CHRISTINA SCHNAPP - SP139242
AGRAVADO : DHL GLOBAL FORWARDING BRAZIL LOGISTICS LTDA
ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874
JULIA FERNANDES GUIMARÃES - SP332651
DANIELLE LIBERAL ROMEIRO - SP277035

EMENTA

DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. AÇÃO REGRESSIVA DE INDENIZAÇÃO. CONVENÇÃO DE MONTREAL, PRESCRIÇÃO, DECADÊNCIA E LIMITAÇÃO INDENIZATÓRIA. AGRAVOS CONHECIDOS PARA CONHECER PARCIALMENTE DOS RECURSOS ESPECIAIS E, NESSA PARTE, NEGAR-LHES PROVIMENTO.

1. Agravos interpostos por transportadora aérea e por agente de cargas contra decisão do Tribunal de Justiça estadual que inadmitiu recursos especiais manejados com fundamento nas alíneas “a” e “c” do art. 105, III, da Constituição Federal, em ação de indenização por perdas e danos, de natureza regressiva, na qual se busca o ressarcimento de valores pagos em virtude de avarias em carga de “analisadores de química clínica” transportada em voo internacional.

2. A sentença reconheceu a responsabilidade objetiva da transportadora aérea, afastou a tarifação da Convenção de Montreal e condenou ao ressarcimento integral do valor pago pela autora em ação regressiva anterior proposta pela seguradora da destinatária. O acórdão do Tribunal de origem, em apelação, manteve a responsabilidade objetiva, afastou prescrição e decadência e limitou o ressarcimento aos parâmetros indenizatórios da Convenção de Montreal, diante da ausência de declaração especial de valor, invertendo a sucumbência e majorando honorários.

3. A questão em discussão consiste em definir, em ação regressiva decorrente de transporte aéreo internacional de carga: (i) se o acórdão recorrido padece de omissão ou ausência de fundamentação suficiente nos termos dos arts. 1.022 e 489, § 1º, do CPC; (ii) se houve violação à coisa julgada formada em ação anterior em que houve acordo homologado entre a autora e a seguradora

da proprietária da carga; (iii) se incidem, na relação originária e na ação de regresso, a decadência por ausência de protesto tempestivo (art. 31 da Convenção de Montreal e art. 754, parágrafo único, do Código Civil) e a prescrição bienal prevista na Convenção de Montreal e no Código Brasileiro de Aeronáutica, ou se deve prevalecer o termo inicial do pagamento da indenização pela regressada; e (iv) se é aplicável, na ação regressiva, a limitação indenizatória da Convenção de Montreal, em detrimento da reparação integral prevista no Código Civil.

4. O dever de fundamentação judicial, previsto nos arts. 1.022 e 489, § 1º, do CPC, não exige o exame pormenorizado de todos os argumentos das partes, bastando a indicação clara e suficiente dos fundamentos jurídicos aptos a solucionar a controvérsia, de modo que a discordância da parte com a conclusão adotada não se confunde com ausência de motivação.

5. Não se verificam omissão, obscuridade ou contradição relevantes no acórdão recorrido, capazes de alterar o resultado do julgamento, razão pela qual se afasta a alegada violação aos arts. 1.022 e 489 do CPC.

6. A coisa julgada formada na ação anterior entre seguradora e agente de cargas apenas consolidou a responsabilidade deste perante a seguradora e o valor por ele pago, não impedindo o exercício do direito de regresso nos exatos termos e limites da relação originária entre agente de cargas (ou segurado) e transportadora aérea, de modo que não há violação aos arts. 503 e 505 do CPC.

7. Na ação regressiva securitária ou de agente de cargas sub-rogado, a pretensão de ressarcimento se submete ao mesmo regime jurídico material aplicável à relação originária de transporte aéreo internacional, abrangendo prazos prescricionais, eventuais prazos decadenciais e limites indenizatórios previstos em tratados internacionais, nos termos da Convenção de Montreal, do Código Civil e do Código Brasileiro de Aeronáutica.

8. O termo inicial do prazo prescricional para a ação de regresso ajuizada por quem indenizou o dano é a data do efetivo pagamento ao credor originário, aplicando-se, quanto à duração do prazo, a disciplina prescricional própria da relação de transporte aéreo internacional de carga, de que trata, entre outros, o art. 317, I, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

9. A ausência de protesto escrito no prazo previsto no art. 31 da Convenção de Montreal e no art. 754, parágrafo único, do Código Civil somente acarreta perda do direito à indenização se demonstrado efetivo prejuízo decorrente da intempestividade da comunicação, o que não ocorreu no caso concreto, não se caracterizando decadência.

10. A Convenção de Montreal, internalizada pelo Decreto nº 5.910/2006, aplica-se ao transporte aéreo internacional de carga e prevalece sobre a legislação interna ordinária quanto à limitação da responsabilidade do transportador, conforme orientação firmada pelo Supremo Tribunal Federal em repercussão geral (Tema 210), sendo devida a tarifação da indenização, salvo declaração especial de valor ou hipóteses legais de afastamento do limite.

11. Inexistindo declaração especial de valor da mercadoria no conhecimento de transporte aéreo e não se comprovando dolo ou culpa grave da transportadora aérea, a indenização por destruição, perda, avaria ou atraso da carga limita-se ao equivalente a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, nos termos do art. 22, III, da Convenção de Montreal, também em sede de ação regressiva.

12. Reconhecida pelo Tribunal de origem a responsabilidade objetiva da transportadora aérea pelas avarias constatadas no desembarque, à luz do art. 750 do Código Civil, e fixada a indenização dentro dos limites tarifários da Convenção de Montreal, mostra-se harmônico com a jurisprudência consolidada do Superior Tribunal de Justiça o acórdão recorrido, inexistindo violação aos arts. 186 e 927 do Código Civil, nem às normas setoriais do Código Brasileiro de Aeronáutica.

13. Diante da conformidade do acórdão recorrido com a jurisprudência desta Corte sobre transporte aéreo internacional de carga, ação regressiva, prazos prescricionais e limites indenizatórios da Convenção de Montreal, impõe-se o conhecimento dos agravos apenas para permitir o exame parcial dos recursos

especiais e, na parte conhecida, negar-lhes provimento, com majoração dos honorários advocatícios nos termos do art. 85, § 11, do CPC.

14. Agravos conhecidos para conhecer parcialmente dos recursos especiais e, na parte conhecida, negar-lhes provimento, com majoração dos honorários advocatícios recursais.

ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Ministros da QUARTA TURMA do Superior Tribunal de Justiça, em Sessão Virtual de 28/04/2026 a 04/05/2026, por unanimidade, conhecer parcialmente do recurso, mas lhe negar provimento, nos termos do voto do Sr. Ministro Raul Araújo.

Os Srs. Ministros Maria Isabel Gallotti, Antonio Carlos Ferreira, Luís Carlos Gambogi (Desembargador Convocado do TJMG) e João Otávio de Noronha votaram com o Sr. Ministro Relator.

Presidiu o julgamento o Sr. Ministro João Otávio de Noronha.

Brasília, 04 de maio de 2026.

Ministro RAUL ARAÚJO

Relator



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 2081145 - SP(2022/0059526-6)

RELATOR : **MINISTRO RAUL ARAÚJO**
AGRAVANTE : AMERICAN AIRLINES INC
ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576
CARLA CHRISTINA SCHNAPP - SP139242
AGRAVANTE : DHL GLOBAL FORWARDING BRAZIL LOGISTICS LTDA
ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874
JULIA FERNANDES GUIMARÃES - SP332651
DANIELLE LIBERAL ROMEIRO - SP277035
AGRAVADO : AMERICAN AIRLINES INC
ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576
CARLA CHRISTINA SCHNAPP - SP139242
AGRAVADO : DHL GLOBAL FORWARDING BRAZIL LOGISTICS LTDA
ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874
JULIA FERNANDES GUIMARÃES - SP332651
DANIELLE LIBERAL ROMEIRO - SP277035

EMENTA

DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. AÇÃO REGRESSIVA DE INDENIZAÇÃO. CONVENÇÃO DE MONTREAL. PRESCRIÇÃO, DECADÊNCIA E LIMITAÇÃO INDENIZATÓRIA. AGRAVOS CONHECIDOS PARA CONHECER PARCIALMENTE DOS RECURSOS ESPECIAIS E, NESSA PARTE, NEGAR-LHES PROVIMENTO.

1. Agravos interpostos por transportadora aérea e por agente de cargas contra decisão do Tribunal de Justiça estadual que inadmitiu recursos especiais manejados com fundamento nas alíneas “a” e “c” do art. 105, III, da Constituição Federal, em ação de indenização por perdas e danos, de natureza regressiva, na qual se busca o ressarcimento de valores pagos em virtude de avarias em carga de “analisadores de química clínica” transportada em voo internacional.

2. A sentença reconheceu a responsabilidade objetiva da transportadora aérea, afastou a tarifação da Convenção de Montreal e condenou ao ressarcimento integral do valor pago pela autora em ação regressiva anterior proposta pela

seguradora da destinatária. O acórdão do Tribunal de origem, em apelação, manteve a responsabilidade objetiva, afastou prescrição e decadência e limitou o ressarcimento aos parâmetros indenizatórios da Convenção de Montreal, diante da ausência de declaração especial de valor, invertendo a sucumbência e majorando honorários.

3. A questão em discussão consiste em definir, em ação regressiva decorrente de transporte aéreo internacional de carga: (i) se o acórdão recorrido padece de omissão ou ausência de fundamentação suficiente nos termos dos arts. 1.022 e 489, § 1º, do CPC; (ii) se houve violação à coisa julgada formada em ação anterior em que houve acordo homologado entre a autora e a seguradora da proprietária da carga; (iii) se incidem, na relação originária e na ação de regresso, a decadência por ausência de protesto tempestivo (art. 31 da Convenção de Montreal e art. 754, parágrafo único, do Código Civil) e a prescrição bienal prevista na Convenção de Montreal e no Código Brasileiro de Aeronáutica, ou se deve prevalecer o termo inicial do pagamento da indenização pela regressada; e (iv) se é aplicável, na ação regressiva, a limitação indenizatória da Convenção de Montreal, em detrimento da reparação integral prevista no Código Civil.

4. O dever de fundamentação judicial, previsto nos arts. 1.022 e 489, § 1º, do CPC, não exige o exame pormenorizado de todos os argumentos das partes, bastando a indicação clara e suficiente dos fundamentos jurídicos aptos a solucionar a controvérsia, de modo que a discordância da parte com a conclusão adotada não se confunde com ausência de motivação.

5. Não se verificam omissão, obscuridade ou contradição relevantes no acórdão recorrido, capazes de alterar o resultado do julgamento, razão pela qual se afasta a alegada violação aos arts. 1.022 e 489 do CPC.

6. A coisa julgada formada na ação anterior entre seguradora e agente de cargas apenas consolidou a responsabilidade deste perante a seguradora e o valor por ele pago, não impedindo o exercício do direito de regresso nos exatos termos e limites da relação originária entre agente de cargas (ou segurado) e transportadora aérea, de modo que não há violação aos arts. 503 e 505 do CPC.

7. Na ação regressiva securitária ou de agente de cargas sub-rogado, a pretensão de ressarcimento se submete ao mesmo regime jurídico material aplicável à relação originária de transporte aéreo internacional, abrangendo prazos prescricionais, eventuais prazos decadenciais e limites indenizatórios previstos em tratados internacionais, nos termos da Convenção de Montreal, do Código Civil e do Código Brasileiro de Aeronáutica.

8. O termo inicial do prazo prescricional para a ação de regresso ajuizada por quem indenizou o dano é a data do efetivo pagamento ao credor originário, aplicando-se, quanto à duração do prazo, a disciplina prescricional própria da

relação de transporte aéreo internacional de carga, de que trata, entre outros, o art. 317, I, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

9. A ausência de protesto escrito no prazo previsto no art. 31 da Convenção de Montreal e no art. 754, parágrafo único, do Código Civil somente acarreta perda do direito à indenização se demonstrado efetivo prejuízo decorrente da intempestividade da comunicação, o que não ocorreu no caso concreto, não se caracterizando decadência.

10. A Convenção de Montreal, internalizada pelo Decreto nº 5.910/2006, aplica-se ao transporte aéreo internacional de carga e prevalece sobre a legislação interna ordinária quanto à limitação da responsabilidade do transportador, conforme orientação firmada pelo Supremo Tribunal Federal em repercussão geral (Tema 210), sendo devida a tarifação da indenização, salvo declaração especial de valor ou hipóteses legais de afastamento do limite.

11. Inexistindo declaração especial de valor da mercadoria no conhecimento de transporte aéreo e não se comprovando dolo ou culpa grave da transportadora aérea, a indenização por destruição, perda, avaria ou atraso da carga limita-se ao equivalente a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, nos termos do art. 22, III, da Convenção de Montreal, também em sede de ação regressiva.

12. Reconhecida pelo Tribunal de origem a responsabilidade objetiva da transportadora aérea pelas avarias constatadas no desembarque, à luz do art. 750 do Código Civil, e fixada a indenização dentro dos limites tarifários da Convenção de Montreal, mostra-se harmônico com a jurisprudência consolidada do Superior Tribunal de Justiça o acórdão recorrido, inexistindo violação aos arts. 186 e 927 do Código Civil, nem às normas setoriais do Código Brasileiro de Aeronáutica.

13. Diante da conformidade do acórdão recorrido com a jurisprudência desta Corte sobre transporte aéreo internacional de carga, ação regressiva, prazos prescricionais e limites indenizatórios da Convenção de Montreal, impõe-se o conhecimento dos agravos apenas para permitir o exame parcial dos recursos especiais e, na parte conhecida, negar-lhes provimento, com majoração dos honorários advocatícios nos termos do art. 85, § 11, do CPC.

14. Agravos conhecidos para conhecer parcialmente dos recursos especiais e, na parte conhecida, negar-lhes provimento, com majoração dos honorários advocatícios recursais.

RELATÓRIO

Trata-se de agravos de AMERICAN AIRLINES INC e de DHL GLOBAL FORWARDING (BRAZIL) LOGISTICS LTDA contra decisão que inadmitiu recursos especiais, interpostos com fundamento nas alíneas "a" e "c" do permissivo constitucional, objetando-se decisão, tomada pelo eg. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, em acórdão assim ementado (e-STJ, fl. 888-894):

“PRESCRIÇÃO - Não ocorrência - Coisa julgada formada acerca da responsabilidade do agente de cargas, que pagou a indenização sem acolhimento de prescrição - Mera ação de regresso que não altera o que já se decidiu anteriormente em caráter definitivo - Impossibilidade, ademais, de se contar início do prazo prescricional antes do nascimento do direito ao pedido de ressarcimento, que se deu para a apelada com o pagamento à seguradora, após percorrer todos os trâmites recursais e restar vencida. DECADÊNCIA - Não Ocorrência - Falta de comunicação imediata do sinistro só acarreta perda da indenização em caso de prejuízo efetivo pela demora, que não restou demonstrado. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA - Ação de regresso do agente de cargas que pagou a seguradora, que por sua vez pagou integralmente o prejuízo da segurada e dona da carga avariada - Transportadora-ré que recebeu a mercadoria sem qualquer ressalva - Responsabilidade objetiva da apelante transportadora aérea, que poderia ter recusado o transporte da mercadoria, sob o fundamento de inadequação da embalagem. Ao aceitar o transporte, sem observação qualquer, assumiu o risco de eventuais danos derivados da atividade exercida - Avaria constatada apenas no desembarque. INDENIZAÇÃO TARIFADA NOS TERMOS DA CONVENÇÃO DE MONTREAL - Redução da indenização cabível, nos limites de tal norma à minguia de comunicação especial à transportadora esclarecendo o real valor da mercadoria Limitação da referida convenção aplicável ao vínculo existente entre o expedidor e o transportador - Sentença reformada em parte - Recurso parcialmente provido para determinar que o ressarcimento se dê nos limites estabelecidos pela Convenção de Montreal, conforme acima disposto, e ante a sucumbência em maior parte da apelada, inverte-se a condenação nas verbas de sucumbência, majorada a honorária advocatícia de 10% para 12% (doze por cento) do valor da condenação.

Os embargos de declaração opostos pelos ora recorrentes foram rejeitados (e-STJ, fls. 991-994 e 1006-1009).

Em seus recursos especiais (e-STJ, fls. 915-951 e 969-982), além de dissídio jurisprudencial, os recorrentes alegam violação dos seguintes dispositivos de lei federal, com as respectivas teses:

(i) arts. 503 e 505 do Código de Processo Civil, pois teria havido violação à coisa julgada, uma vez que o acordo homologado na ação de regresso anterior funcionaria como limite da indenização e não poderia ser rediscutido nem reduzido por limitação tarifária superveniente;

(ii) arts. 186 e 927 do Código Civil, porque teria sido afastada indevidamente a reparação integral do dano, já que a responsabilidade civil pelo vício do serviço e pelas avarias seria integral e não comportaria tarifação em ação regressiva;

(iii) art. 22 da Convenção de Montreal, pois a limitação indenizatória teria sido aplicada indevidamente em demanda regressiva, em que a reparação deveria ser integral e a regra tarifária não se mostraria aplicável na ausência de declaração especial de valor relevante ao regresso;

(iv) arts. 1.022 e 489, § 1º, VI, do Código de Processo Civil, pois teria havido omissão e falta de fundamentação, já que o Tribunal de origem não teria enfrentado a aplicação integral da Convenção de Montreal (inclusive arts. 31 e 35) e do Tema 210 do Supremo Tribunal Federal, nem justificado distinção ou superação;

(v) art. 31 da Convenção de Montreal e art. 754, parágrafo único, do Código Civil, porque teria ocorrido decadência do direito de ação, diante da ausência de protesto escrito e tempestivo pelo destinatário da carga no prazo convencionado/legal, impedindo a responsabilização da transportadora;

(vi) art. 35 da Convenção de Montreal e art. 732 do Código Civil, pois a pretensão indenizatória teria sido proposta após o prazo prescricional bienal contado da chegada da carga ao destino, impondo o reconhecimento da prescrição pela prevalência do tratado aplicável ao transporte aéreo internacional;

(vii) arts. 1º e 175, § 2º, da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e art. 732 do Código Civil, porque teria sido negada vigência às normas setoriais que impõem a observância dos tratados internacionais nos transportes aéreos, exigindo aplicação integral da Convenção de Montreal como disciplina especial e prevalente.

Contrarrazões ofertadas (e-STJ, fls. 1013-1034).

Em juízo prévio de admissibilidade, o eg. TJSP inadmitiu os apelos nobres (e-STJ, fls. 1040-1043 e 1044-1045), dando ensejo aos presentes agravos (e-STJ, fls. 1048-1079 e 1086-1096).

Contraminutas oferecidas (e-STJ, fls. 1101-1113 e 1117-1133).

É o relatório.

VOTO

Extraí-se dos autos que, na origem, a autora, DHL Global Forwarding (Brazil) Logistics Ltda., alega que parte da carga de “analisadores de química clínica” transportada pela ré sofreu avarias constatadas no desembarque em Belo Horizonte, quando a mercadoria ainda estaria sob responsabilidade da transportadora aérea. Afirma ter sido condenada em ação regressiva proposta pela seguradora da destinatária e, após acordo homologado, busca ressarcimento integral de R\$ 210.000,00 em ação de indenização por perdas e danos fundada na responsabilidade objetiva do transportador.

A sentença julgou procedente o pedido, reconhecendo a responsabilidade objetiva da transportadora pelas avarias registradas no MANTRA, aplicando o art. 750 do Código Civil, afastando a limitação indenizatória da Convenção de Montreal e determinando o pagamento de R\$ 210.000,00 com correção monetária desde o desembolso e juros de mora de 1% ao mês a partir da citação, além de custas e honorários de 10% do valor da condenação, com fundamento, entre outros, na Súmula 188 do Supremo Tribunal Federal (e-STJ, fls. 790-793).

No acórdão, o Tribunal de Justiça de São Paulo deu parcial provimento à apelação da ré: afastou prescrição e decadência, manteve o reconhecimento da responsabilidade objetiva da

transportadora, mas determinou que o ressarcimento se limite aos parâmetros da Convenção de Montreal, ante a ausência de declaração especial de valor; inverteu a sucumbência e majorou os honorários advocatícios para 12% do valor da condenação (e-STJ, fls. 888-894).

As irresignações não merecem prosperar.

De início, examino a alegada violação aos arts. 1.022, II, e 489, § 1º, III e IV, do CPC. Sustenta-se que o acórdão recorrido teria sido genérico e omissivo, não enfrentando todos os argumentos apresentados nos embargos de declaração. A respeito da alegação de inadequação da tutela jurisdicional, deve-se enfatizar que não se exige do órgão julgador que refute minuciosamente os argumentos formulados pelas partes. O dever de fundamentação se esgota na indicação do direito que entende cabível para solucionar a controvérsia posta no caso concreto, sendo adequada a motivação que, por si só, é suficiente para afastar as teses formuladas.

Apenas as omissões acerca de questões relevantes ao julgamento da causa, as quais, se acolhidas, poderiam alterar o resultado do julgamento, ensejam o provimento do recurso especial por omissão (v.g. AgInt no REsp 1.685.946/MT, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 08/11/2018, DJe de 13/11/2018; REsp 1.657.996/RN, Rel. Ministro OG FERNANDES, SEGUNDA TURMA, julgado em 27/6/2017, DJe de 30/6/2017; e AgRg no REsp 1.157.099/SP, Rel. Ministro MOURA RIBEIRO, QUINTA TURMA, julgado em 11/3/2014, DJe de 19/3/2014).

Outrossim, impende ressaltar que, *"se os fundamentos do acórdão recorrido não se mostram suficientes ou corretos na opinião do recorrente, não quer dizer que eles não existam. Não se pode confundir ausência de motivação com fundamentação contrária aos interesses da parte"* (AgRg no Ag 56.745/SP, Rel. Ministro CESAR ASFOR ROCHA, DJ de 12/12/1994). Nesse sentido, confirmam-se os seguintes julgados: REsp 209.345/SC, Rel. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, DJ de 16/5/2005; REsp 685.168/RS, Rel. Ministro JOSÉ DELGADO, DJ de 2/5/2005.

Desse modo, não se vislumbra a existência de nenhum dos vícios dos arts. 1.022, II, e 489, § 1º, III e IV, do CPC.

No caso concreto, a controvérsia suscitada entre as partes consiste no exame da licitude do pedido de indenização por perdas e danos formulado em ação de regresso para condenar a American Airlines Inc a pagar à autora R\$ 210.000,00 (duzentos e dez mil reais), com atualização monetária contada do desembolso em prol da seguradora e juros de mora de 1% ao mês contados da citação, arcando a vencida com o pagamento das custas, despesas processuais e honorários advocatícios de 10% sobre o valor da condenação, por reconhecida a responsabilidade da companhia aérea pelos danos causados na carga e que foram pagos pela demandante à seguradora do contratante do transporte da mercadoria, no âmbito de contrato de transporte aéreo internacional de mercadorias.

O acórdão proferido pelo Tribunal de origem proclamou que foram constatadas avarias nas mercadorias cujo transporte estava a cargo da parte autora e ainda foi reconhecido o direito de regresso, com afastamento da coisa julgada decorrente de transação judicial celebrado em processo anterior que envolveu a companhia seguradora.

Em acréscimo o acórdão objurgado deu provimento parcial ao recurso de apelação para limitar o pagamento das indenizações previstas nas normas aplicáveis constantes da

Convenção de Varsóvia, cuja eficácia e incidência fora objeto do Tema 210 da repercussão geral do STJ, no julgamento do RE 636331.

Para melhor compreensão da controvérsia, entendo como de relevo destacar os trechos a seguir transcritos do acórdão do Tribunal de origem (e-STJ, fls. 891-894):

“Nesta Apelação nº 1128534-09.2018.8.26.0100, a DHL, condenada naquela ação, pede o ressarcimento da companhia aérea América. A r. sentença atacada julgou procedente o pedido e afastou a tarifação prevista pela Convenção de Montreal. Pois bem, rejeita-se a preliminar de prescrição. Não se pode conceber que o prazo prescricional possa começar a correr antes de o direito a ser objeto de ação possa ser exercitável pela demandante. Assim, a causa jurídica que determina o pedido ressarcitório é justamente o pagamento, que só se deu em seguida à homologação do acordo em 24.08.2018 (fls. 665/675), não se contando o prazo do desembarque da carga. Não reconhecida a prescrição na ação que a seguradora moveu em face da ora demandante e havendo coisa julgada a respeito de tal responsabilidade e o decorrente pagamento da indenização, não há que se falar em prescrição no caso concreto. Aqui há apenas ação de regresso, já alcançada pela coisa julgada a questão inerente ao cabimento da indenização por avaria na carga transportada pela ré, sem reconhecimento algum de prescrição. Proposta a ação em dezembro de 2018, não decorreu a prescrição. Também não há que se falar em perda do direito de regresso diante da decadência do direito da apelada, pela ausência de apresentação de protesto junto ao transportador, seja pela segurada, pela seguradora ou pela apelada agente de cargas. A limitação prevista na Convenção de Montreal, respeitado o entendimento contrário, é aplicável ao vínculo existente entre o expedidor e o transportador, além de dispor sobre a obrigatoriedade da apresentação do protesto ao transportador da mercadoria ou, no mais tardar, dentro do prazo de 14 dias, sob pena de ser operado o instituto da decadência. A carga foi desembarcada em 18.03.2011, sem que se tenha notícia da realização de qualquer protesto. Neste sentido o artigo 771 do Código Civil de 2002 dispõe que “sob pena de perder o direito à indenização, o segurado participará o sinistro ao segurador, logo que o saiba, e tomará as providências imediatas para minorar-lhe as consequências”. E tal providência cabia não apenas à segurada, mas à seguradora e à apelada ao serem cientificadas dos fatos, ainda que fosse o caso de contar o prazo desde quando tiveram deles ciência. Se apenas a agente de carga foi notificada (fls. 121/123) e esta se quedou inerte em notificar a apelante, haveria decadência do direito caso a transportadora aérea tivesse demonstrado prejuízo ou agravamento do risco ante tal fato, o que sequer foi aventado.

“A obrigatoriedade do assegurado na proteção dos salvados, nasce com a ocorrência do sinistro, independentemente do aviso. Pertencentes estes, como regra geral, ao segurador, tanto que incluídos no cálculo da taxa do prêmio, deverá, por ele ser ressarcido, o segurado, pelo dispêndio na conservação desses salvados, ou responsabilizado pelos danos, eventualmente ocorridos, enquanto em sua guarda” (José Maria Trepas Cases, Código Civil Comentado, Coord. Álvaro Villaça Azevedo: arts 693 a 817, volume III, Atlas, 2003, pp. 247/248).

“Consequência da falta de comunicação tempestiva do sinistro: Exige-se do segurado, obviamente em atenção às circunstâncias do caso concreto, comunicar o segurador a respeito do sinistro tão logo lhe seja possível. O segurado que negligencia a brevidade do dever de comunicação e com isso traz efetivo e considerável prejuízo ao segurador, pode ser privado do direito à indenização securitária. É inclusive viável juridicamente, ao invés de impor a perda da indenização, promover apenas o desconto do prejuízo suportado pelo

segurador por conta da incúria do segurado” (James Eduardo Oliveira. Código Civil Anotado e Comentado. Editora Forense, 2ª ed., 2010, p. 712).

“Falta de comunicação imediata do sinistro só acarreta perda da indenização em caso de prejuízo efetivo ao segurador: O Código de 2002, em seu art. 771, dispõe apenas que a omissão no dever de informar logo a ocorrência do sinistro gera a perda do direito à indenização, o que parece ser uma consequência demasiado grave para o tipo de descumprimento contratual praticado pelo segurado. A melhor interpretação continua sendo a de que o segurado precisa comprovar o efetivo prejuízo que a ausência de comunicação oportuna tenha lhe causado, sob pena de enriquecimento sem causa, tendo em vista não haver correspectividade pura e simples entre o dever de informar (descumprido) e o dever de pagar a indenização caso ocorra o sinistro (CAIO MARIO DA SILVA PEREIRA, Instituições de Direito Civil, atualizados: Regis Fichtner, 12ª ed. Forense, vol. III, p. 459)”.

Note-se que a transportadora-ré emitiu conhecimento de transporte sem qualquer ressalva e a avaria foi constatada no momento da descarga. No caso há responsabilidade objetiva da apelante transportadora que poderia ter recusado o transporte da mercadoria, sob o fundamento de inadequação da embalagem. Ao aceitar o transporte, sem observação qualquer, assumiu o risco de eventuais danos derivados da atividade exercida. No mais, não se olvida que as disposições previstas nos acordos internacionais mencionados aplicam-se ao transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens ou carga. Nessa senda, após o julgamento do RE 636.331/RJ pelo Supremo Tribunal Federal, a 4ª Turma do Superior Tribunal de Justiça já teve a oportunidade de se posicionar quanto à aplicabilidade das disposições da Convenção de Montreal ao transporte internacional de carga, realizado em aeronaves, mediante remuneração. Confira-se:

"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. 1. Consumidor, para fins de tutela pelo CDC, é aquele que exaure a função econômica do bem ou serviço, excluindo-o de forma definitiva do mercado de consumo. Com efeito, na linha da iterativa jurisprudência do STJ, entre a sociedade empresária que contratou o transporte e a transportadora da mercadoria, há liame meramente mercantil. 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 (...) 7. Recurso

especial não provido” (REsp 1341364/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 19/04/2018, DJe 05/06/2018).

A Convenção de Montreal regula toda a matéria concernente ao transporte aéreo internacional na forma do seu artigo 1º, item 1:

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

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 pagado uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado. E no caso, ainda que exista demonstração da existência das avarias e do seu valor, não há prova de que o agente de cargas tenha feito declaração especial perante a companhia aérea, de forma a cientificar-lhe e a obrigar pelo valor declarado, tampouco que a companhia aérea tivesse obrado com culpa ou dolo que propiciassem a danificação da carga, aplicando-se a limitação financeira da Convenção de Montreal. Quem pagou mais que isso o fez por obrigação contratual ou mera liberalidade não oponível à transportadora. Ante o exposto, dá-se parcial provimento ao recurso de apelação para determinar que o ressarcimento se dê nos limites estabelecidos pela Convenção de Montreal, conforme acima disposto, e ante a sucumbência em maior parte da apelada, inverte-se a condenação nas verbas de sucumbência, majorada a honorária advocatícia de 10% para 12% (doze por cento) do valor da condenação.”

Fixadas as premissas anteriores, não prosperam as irresignações interpostas com o propósito de reconhecer vulneração às normas dos arts. 22, 31 e 35 da Convenção de Montreal; dos arts. 732 e 754, parágrafo único, do Código Civil, e ainda dos arts. 1º e 175, § 2º, da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e art. 732 do Código Civil, exatamente porque o acórdão do Tribunal de origem guarda sintonia com a jurisprudência consolidada nesta Corte Superior.

Nessa ordem de intelecção, confirmam-se:

“TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO. AVARIAS EM MERCADORIAS. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. LIMITAÇÃO INDENIZATÓRIA DA CONVENÇÃO DE MONTREAL. PRESCRIÇÃO. COMPETÊNCIA TERRITORIAL. CERCEAMENTO DE DEFESA. SÚMULAS 5, 7 E 83 DO STJ. AGRAVO CONHECIDO PARA NÃO CONHECER DO RECURSO ESPECIAL. 1. Trata-se de agravo em recurso especial interposto contra decisão que inadmitiu recurso especial em ação regressiva de **ressarcimento, ajuizada por seguradora em razão de avarias em mercadorias transportadas entre Miami/USA e o Aeroporto de Viracopos/SP, com fundamento na responsabilidade objetiva do transportador. 2. O objetivo recursal é decidir se (i) houve cerceamento de defesa pela ausência de oportunidade para especificação de provas; (ii) a competência territorial deveria ser do foro de Campinas/SP; (iii) a prescrição aplicável seria a anual prevista no artigo 22 da Lei 9.611/98; (iv) a responsabilidade do agente de **carga** seria subjetiva, conforme o **Código Brasileiro de Aeronáutica**; (v) houve erro na valoração da prova de pagamento do seguro; (vi) a limitação **indenizatória** da Convenção de **Montreal** seria aplicável ao caso. 3. O**

Julgamento antecipado da lide, com base no art. 355, inciso I, do CPC, não configura cerceamento de defesa quando as questões fáticas estão suficientemente esclarecidas nos autos, sendo desnecessária a produção de outras provas. A revisão dessa conclusão encontra óbice na Súmula n. 7 do STJ. 4. A ausência de decisão de saneamento e organização do processo não caracteriza nulidade quando o mérito é julgado antecipadamente, conforme o art. 355, inciso I, do CPC, sendo desnecessária a delimitação de pontos controvertidos e a especificação de provas. A alteração dessa premissa também atrai o óbice da Súmula n. 7 do STJ. 5. A competência territorial para ações de **reparação** de danos é do foro do domicílio da ré, nos termos do art. 53, inciso III, alínea a, do CPC, sendo inaplicável a regra do art. 53, inciso IV, alínea a, do CPC, no caso de sub-rogação de seguradora. A revisão dessa conclusão demanda interpretação de cláusulas contratuais e reexame de fatos, vedados pelas Súmulas n. 5 e 7 do STJ. 6. A prescrição trienal prevista no art. 206, § 3º, inciso V, do Código Civil aplica-se às ações regressivas de **ressarcimento**, afastando-se a prescrição anual do art. 22 da Lei n. 9.611/98, quando não demonstrado o transporte multimodal. A modificação do marco inicial do prazo prescricional exige reexame de provas, obstado pela Súmula n. 7 do STJ. 7. A responsabilidade objetiva do transportador, prevista no art. 750 do Código Civil, é aplicável quando a recorrente é reconhecida como transportadora, e não como mera agente de **carga**, com base no conjunto probatório. A pretensão de requalificação da atividade exercida encontra óbice nas Súmulas n. 5 e 7 do STJ. 8. A sub-rogação da seguradora nos direitos da segurada é comprovada por documento que atesta o pagamento da **indenização**, sendo inviável rediscutir a interpretação atribuída ao comprovante de transferência bancária, em face das Súmulas n. 5 e 7 do STJ. 9. A limitação **indenizatória** da Convenção de **Montreal** não se aplica quando há declaração expressa de valor da mercadoria no conhecimento de transporte, conforme entendimento consolidado desta Corte Superior. A revisão dessa premissa encontra óbice nas Súmulas n. 7 e 83 do STJ. 10. Agravo conhecido para não conhecer do recurso especial. Honorários advocatícios majorados em 5%, limitados a 20%, nos termos do art. 85, § 11, do CPC.”

(AREsp 2453922 / SP RELATOR: Ministro MOURA RIBEIRO; - TERCEIRA TURMA; DATA DO JULGAMENTO: 13/10/2025
DATA DA PUBLICAÇÃO/FONTE: DJEN 16.10.2025)

“AGRAVO INTERNO. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. NEGATIVA DE SEGUIMENTO COM BASE NA INCIDÊNCIA DE TEMAS DE REPERCUSSÃO GERAL. NÃO CONFIGURAÇÃO DE USURPAÇÃO DE COMPETÊNCIA EXCLUSIVA DO STF. DIREITO CIVIL. TRANSPORTE **AÉREO INTERNACIONAL** DE **CARGAS** OU MERCADORIAS. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANOS MATERIAIS. AÇÃO REGRESSIVA. SEGURADORA SUB-ROGADA. APLICAÇÃO DAS CONVENÇÕES DE **VARSOVIA** E **MONTREAL**. REPERCUSSÃO GERAL. LIMITAÇÃO DO VALOR **INDENIZATÓRIO** E AFERIÇÃO DE DOLO OU CULPA. MATÉRIA INFRACONSTITUCIONAL. TEMA N. 1.366 DO STF. CASO EM EXAME

1.1. Agravo interno interposto contra decisão que negou seguimento a recurso extraordinário, sob o fundamento de que o acórdão recorrido estaria em conformidade com a tese fixada pelo STF no Tema n. 1.366 da repercussão geral. 1.2. A parte agravante alegou que a decisão agravada teria usurpado a competência do Supremo Tribunal Federal para análise do Recurso Extraordinário. Ademais, sustentou a inaplicabilidade do Tema n. 1.366 ao caso, argumentando ofensa ao art. 178 da Constituição Federal, uma vez que a Convenção de **Montreal** não afastaria a possibilidade de comprovação do valor da mercadoria por outros meios, além da declaração especial de valor, para fins de definição do valor **indenizatório**. II. QUESTÕES EM DISCUSSÃO 2.1. Eventual existência de usurpação de competência do Supremo Tribunal Federal pelo STJ quando nega seguimento

ao recurso extraordinário com base na sistemática da repercussão geral. 2.2. A existência de afronta direta à Constituição Federal quando se discute a comprovação do valor da mercadoria para fins de afastamento da limitação da pretensão **indenizatória** em casos de danos ocorridos em transporte **aéreo internacional** de cargas.

III.

RAZÕES DE DECIDIR

3.1 O Tribunal de origem exerce competência própria ao negar seguimento aos recursos extraordinários pela sistemática da repercussão geral, conforme os arts. 1.030 e seguintes do CPC. 3.2 A decisão do Tribunal de origem está alinhada com a orientação jurisprudencial do STF, não configurando usurpação de competência. 3.3. O STF, ao tratar do Tema n. 1.366 da repercussão geral, firmou a tese de que a pretensão **indenizatória** por danos materiais em transporte **aéreo internacional** de **carga** e mercadoria estaria sujeita aos limites previstos em normas e tratados internacionais firmados pelo Brasil, notadamente, as Convenções de **Varsóvia** e de **Montreal**. Ademais, decidiu ser infraconstitucional e dependente de análise do conjunto fático-probatório a controvérsia sobre o afastamento da limitação à pretensão **indenizatória** quando a transportadora tem conhecimento do valor da **carga** ou age com dolo ou culpa grave. 3.4. No caso concreto, divergir do Tribunal de origem quanto ao valor da **indenização** demandaria a interpretação de normas infraconstitucionais, bem como o exame do conjunto fático-probatório dos autos, atraindo a incidência do entendimento da Suprema Corte consolidado no Tema n. 1.366 do STF.

IV. DISPOSITIVO

4.1. Agravo interno a que se nega provimento.”

(AgInt no RE nos EDcl no AgInt nos EDcl no REsp 2042008 / SP;
RELATOR: Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO; CORTE ESPECIAL; DATA
DO JULGAMENTO: 23/09/2025; DATA DA PUBLICAÇÃO/FONTE: DJEN
29/09/2025)

“PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO REGRESSIVA DE **INDENIZAÇÃO** SECURITÁRIA. CONVENÇÃO DE **MONTREAL**. AÇÃO ORIGINÁRIA. PROTESTO. FORMA E PRAZO LEGAL. TERMO INICIAL. PRAZO PRESCRICIONAL. LIMITE **INDENIZATÓRIO**. DIREITOS ESPECIAIS DE SAQUE.

1. Cuida-se de ação regressiva de **indenização** securitária.

2. Recurso especial interposto em: 02/05/2022. Concluso ao gabinete em: 17/10/2022.

3. O propósito recursal consiste em determinar se, na ação regressiva ajuizada por seguradora em face da transportadora que causou danos à **carga** do segurado, aplica-se (I) a Convenção de **Montreal**, bem como (II) as exigências de protesto e (III) o limite **indenizatório** previstos na referida norma.

4. A Convenção de **Montreal**, internalizada no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto-Lei 5.910/06, aplica-se a todo transporte **internacional** de pessoas, **bagagem** ou **carga**, efetuado em **aeronaves**, mediante remuneração.

5. Nos termos da jurisprudência desta Corte Superior, a seguradora subrogada pode buscar o **ressarcimento** do que despendeu com a **indenização** securitária, no mesmo prazo prescricional, termos e limites que assistiam ao segurado quando recebeu a **indenização**.

6. Não se adota diretamente a Convenção de **Montreal** nas relações de seguro, até mesmo porque ela disciplina somente o transporte **aéreo internacional**. Com efeito, aplica-se a regra geral da relação securitária às peculiaridades da relação originária.

7. O prazo decadencial previsto no art. 31, II, da Convenção de **Montreal** não se aplica ao extravio, uma vez que o referido dispositivo trata da necessidade de protesto e do respectivo prazo apenas nos casos de avaria ou atraso no recebimento da mercadoria.

8. As reclamações relativas às avarias ou às perdas não exigem forma

especial para efetivação, que podem ser feitas, inclusive, no próprio conhecimento, bastando sua documentação para ilidir a presunção de regularidade do transporte.

*9. O prazo decadencial para apresentação de protesto não tem eficácia contra a seguradora sub-rogada, todavia, se aquele a quem competia realizar o protesto, na forma e no prazo previstos na Convenção de **Montreal**, não o fizer, deixará de merecer posterior **indenização**. Por conseguinte, a seguradora não poderá buscar **ressarcimento** pelo que eventualmente tenha pago ao segurado.*

*10. O termo inicial do prazo prescricional para a seguradora sub-rogada ajuizar ação de regresso é a data em que ela pagou o valor da **indenização** e o prazo prescricional deve ser aquele aplicável à relação jurídica originária. Precedentes.*

*11. O Código Brasileiro Aeronáutico determina, no art. 317, I, que prescreve em dois anos a ação por danos causados a passageiros, **bagagem** ou **carga** transportada, a contar da data em que se verificou o dano, da data da chegada ou do dia em que devia chegar à **aeronave** ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte.*

*12. Havendo destruição, perda, avaria ou atraso de **carga** em transporte **aéreo internacional**, a **indenização** será limitada a 17 Direitos Especiais de Saque, a menos que tenha sido feita a Declaração Especial de Valor ou tenha ocorrido qualquer uma das demais hipóteses previstas em lei para que seja afastado o limite de responsabilidade previsto no art. 22, III, da Convenção de **Montreal**.*

*13. Recurso especial conhecido e provido a fim de determinar o retorno dos autos ao Tribunal de origem para que analise a relação originária da presente ação de regresso sob a ótica da Convenção de **Montreal** e, aplicando a tese estabelecida na fundamentação, decida acerca da (I) comprovação documental do extravio e da (II) limitação de responsabilidade da recorrente.”*

*(REsp 2052769 / RJ; RELATORA: Ministra NANCY ANDRIGHI; TERCEIRA TURMA; DATA DO JULGAMENTO: 20/06/2023
DATA DA PUBLICAÇÃO/FONTE: DJe 26/06/2023)*

Ante todo o exposto, à evidência de que o acórdão objurgado está em sintonia com a jurisprudência consolidada nesta Corte Superior, conheço do agravo para conhecer em parte dos recursos especiais e, na parte conhecida, negar-lhes provimento.

Honorários advocatícios recursais majorados no percentual de 2% sobre o montante fixado nas instâncias ordinárias.

É o voto.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

TERMO DE JULGAMENTO QUARTA TURMA

AREsp 2.081.145 / SP
PROCESSO ELETRÔNICO

Número Registro: 2022/0059526-6

Número de Origem:
11285340920188260100

Sessão Virtual de 28/04/2026 a 04/05/2026

Relator

Exmo. Sr. Ministro RAUL ARAÚJO

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA

Secretário

Dra. TERESA HELENA DA ROCHA BASEVI

AUTUAÇÃO

AGRAVANTE : AMERICAN AIRLINES INC

ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576

CARLA CHRISTINA SCHNAPP - SP139242

AGRAVANTE : DHL GLOBAL FORWARDING BRAZIL LOGISTICS LTDA

ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874

JULIA FERNANDES GUIMARÃES - SP332651

DANIELLE LIBERAL ROMEIRO - SP277035

AGRAVADO : AMERICAN AIRLINES INC

ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576

CARLA CHRISTINA SCHNAPP - SP139242

AGRAVADO : DHL GLOBAL FORWARDING BRAZIL LOGISTICS LTDA

ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874

JULIA FERNANDES GUIMARÃES - SP332651

DANIELLE LIBERAL ROMEIRO - SP277035

ASSUNTO : DIREITO CIVIL - OBRIGAÇÕES - ESPÉCIES DE CONTRATOS -
TRANSPORTE DE COISAS

TERMO

A QUARTA TURMA do Superior Tribunal de Justiça, em Sessão Virtual de 28/04/2026 a 04/05/2026, por unanimidade, conheceu parcialmente do recurso, mas lhe negou provimento, nos termos do voto do Sr. Ministro Raul Araújo.

Os Srs. Ministros Maria Isabel Gallotti, Antonio Carlos Ferreira, Luís Carlos Gambogi (Desembargador Convocado do TJMG) e João Otávio de Noronha votaram com o Sr. Ministro Relator. Presidiu o julgamento o Sr. Ministro João Otávio de Noronha.

Brasília, 04 de maio de 2026