



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2.052.769 - RJ (2022/0250833-1)

RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI
RECORRENTE : DELTA AIR LINES INC
ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576
CARLA CHRISTINA SCHNAPP - RJ178101
RECORRIDO : MITSUI SUMITOMO SEGUROS S/A
ADVOGADO : JORGE LUIS BONFIM LEITE FILHO - SP309115

EMENTA

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 sub-rogada 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



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

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.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Ministros da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça, na conformidade dos votos e das notas taquigráficas constantes dos autos, Prosseguindo no julgamento, após o voto-vista do Sr. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, por unanimidade, dar provimento ao recurso especial nos termos do voto da Sra. Ministra Relatora. Os Srs. Ministros Humberto Martins, Ricardo Villas Bôas Cueva, Marco Aurélio Bellizze e Moura Ribeiro votaram com a Sra. Ministra Relatora.

Brasília (DF), 20 de junho de 2023(Data do Julgamento)

MINISTRA NANCY ANDRIGHI
Relatora



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2.052.769 - RJ (2022/0250833-1)

RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI

RECORRENTE : DELTA AIR LINES INC

ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576
CARLA CHRISTINA SCHNAPP - RJ178101

RECORRIDO : MITSUI SUMITOMO SEGUROS S/A

ADVOGADO : JORGE LUIS BONFIM LEITE FILHO - SP309115

RELATÓRIO

A EXMA. SRA. MINISTRA NANCY ANDRIGHI (Relatora):

Cuida-se de recurso especial interposto DELTA AIR LINES INC., fundamentado nas alíneas "a" e "c" do permissivo constitucional.

Recurso especial interposto em: 02/05/2022.

Concluso ao gabinete em: 17/10/2022.

Ação: regressiva de indenização securitária, ajuizada por MITSUI SUMITOMO SEGUROS S.A. em face de DELTA AIR LINES INC.

Sentença: julgou procedentes os pedidos formulados na exordial para condenar a ora recorrente ao pagamento de R\$ 14.061,75 (quatorze mil e sessenta e um reais e setenta e cinco centavos).

Acórdão: negou provimento à apelação interposta pela recorrente, nos seguintes termos:

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE REGRESSO. SUB-ROGAÇÃO DA SEGURADORA. ARTS. 349 E 786 DO CC. TRANSPORTE AÉREO DE MERCADORIA. A DISCUSSÃO EM TORNO DE EVENTUAL DIREITO DE REGRESSO PARA REPARAÇÃO DE DANOS DECORRENTE DE EXTRAVIO DE MERCADORIA EM TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL FRENTE À SEGURADORA NÃO SE SUBMETE AO TEMA 210 DA REPERCUSSÃO GERAL. O TERMO INICIAL DO PRAZO PRESCRICIONAL DO DIREITO DE A SEGURADORA PLEITEAR A INDENIZAÇÃO DO DANO CAUSADO POR TERCEIRO AO SEGURADO É A DATA EM QUE FOI EFETUADO O PAGAMENTO DA INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA. AFASTADA A INCIDÊNCIA DAS NORMAS E TRATADOS INTERNACIONAIS, POR SE TRATAR DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA, CONFORME PRECEDENTES DOS TRIBUNAIS SUPERIORES, TAMBÉM ESTÁ AFASTADA A LIMITAÇÃO DO VALOR DA INDENIZAÇÃO PREVISTA NA CONVENÇÃO DE MONTREAL. PRECEDENTES DO STF



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

E STJ. MANUTENÇÃO DA SENTENÇA. NEGATIVA DE PROVIMENTO AO RECURSO.

Recurso especial: além de dissídio jurisprudencial, alega violação aos arts. 22, III, e 31 da Convenção de Montreal; aos arts. 732 e 754 do Código Civil; e ao Tema 210/STF, a fim de sustentar que:

- I. A Convenção de Montreal deve ser aplicada na hipótese dos autos;
- II. Não há que se falar em sub-rogação da seguradora recorrida, porquanto não houve protesto no prazo decadencial previsto na Convenção de Montreal;
- III. O dever indenizatório da recorrente limita-se a 17 Direitos Especiais de Saque.

É o relatório.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2.052.769 - RJ (2022/0250833-1)

RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI

RECORRENTE : DELTA AIR LINES INC

ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576
CARLA CHRISTINA SCHNAPP - RJ178101

RECORRIDO : MITSUI SUMITOMO SEGUROS S/A

ADVOGADO : JORGE LUIS BONFIM LEITE FILHO - SP309115

EMENTA

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 sub-rogada 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



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

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.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2.052.769 - RJ (2022/0250833-1)

RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI

RECORRENTE : DELTA AIR LINES INC

ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576
CARLA CHRISTINA SCHNAPP - RJ178101

RECORRIDO : MITSUI SUMITOMO SEGUROS S/A

ADVOGADO : JORGE LUIS BONFIM LEITE FILHO - SP309115

VOTO

A EXMA. SRA. MINISTRA NANCY ANDRIGHI (Relatora):

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.

1. DA APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE MONTREAL

1. A Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (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, conforme estabelecido em seu art. 1º.

2. Portanto, questões que versem sobre transporte de carga não afastam a Convenção de Montreal, conforme entende a firme jurisprudência desta Corte Superior, senão vejamos:

“Nesse passo, mesmo em não se tratando de extravio de bagagem de passageiro – isto é, de um conflito em relação de consumo, tal qual o solucionado no aludido precedente vinculante do STF –, revela-se inequívoco que a controvérsia atinente à responsabilidade civil decorrente de extravio de mercadoria importada objeto de contrato de transporte celebrado entre a importadora e a companhia aérea (hipótese dos autos) também se encontra



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

disciplinada pela Convenção de Montreal, por força da regra de sobre direito inserta no artigo 178 da Constituição, que, como dito alhures, determina a prevalência dos acordos internacionais subscritos pelo Brasil sobre transporte internacional.” (REsp 1.289.629/SP, Segunda Seção, DJe de 20/6/2022.)

3. Assim, a relação originária, entre transportador e destinatário da carga transportada em via aérea internacional, rege-se pela Convenção de Montreal; todavia, as relações que a seguradora tem com o segurado e com o autor do dano não estão obrigatoriamente submetidas a essa legislação especial.

4. O art. 786 do Código Civil determina que, paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e nas ações que competirem ao segurado contra o autor do dano.

5. Na mesma linha, a jurisprudência desta Corte Superior entende que a seguradora sub-rogada pode buscar o ressarcimento do que despendeu com a indenização securitária, no mesmo prazo prescricional, termos e limites que assistiam ao segurado.

6.. Nesse sentido: REsp 1.962.113/RJ, Terceira Turma, DJe de 25/3/2022; AgInt no REsp 1.865.798/SP, Quarta Turma, DJe de 15/12/2020; REsp 1.745.642/SP, Terceira Turma, DJe 22/02/2019; REsp 1.651.936/SP, Terceira Turma, DJe 13/10/2017; REsp 802.442/SP, Quarta Turma, DJe de 22/2/2010.

7. Isso, pois, na hipótese de sub-rogação subjetiva ocorre a alteração da titularidade do crédito, transferindo-se ao novo credor os direitos e ações do credor primitivo, mantido o objeto da obrigação em todos os seus termos.

8. Quanto ao tema, afirma a doutrina:

“A sub-rogação subjetiva não altera o objeto da obrigação e tampouco o vínculo jurídico. Apenas acarreta a modificação ou substituição do sujeito integrante do polo ativo da obrigação, o credor. O credor primitivo é satisfeito com o pagamento efetivado por um terceiro e este, responsável pelo pagamento, assume a posição do credor primitivo na relação obrigacional. O *solvens* (terceiro que paga) assumirá a posição do credor primitivo. (...) Em matéria de seguro de dano, nos termos do art. 786 do CC, objeto da nossa análise, paga a indenização (a sub-rogação sempre pressupõe pagamento – o



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

segurador, para se sub-rogar, deverá pagar), o segurador sub-rogasse, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano” (Carnacchioni, Daniel. Manual de Direito Civil. Salvador: JusPodivm, 2017, p. 1.129-1.130).

9. Dessarte, tendo em vista que a relação originária é regida pela Convenção de Montreal, a sub-rogação também deverá observar a referida norma.

10. 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.

2. DO PROTESTO E DO PRAZO PRESCRICIONAL

11. A Convenção de Montreal estabelece em seu art. 31, que, o recebimento da bagagem registrada ou da carga, sem protesto por parte do destinatário, constituirá presunção, salvo prova em contrário, de que os mesmos foram entregues em bom estado e de acordo com o documento de transporte ou com os registros conservados por outros meios.

12. Assim, se aquele a quem competia realizar o protesto, na forma e no prazo previstos na Convenção de Montreal, não o fizer, tampouco demonstrar por outros meios que deve ser afastada a presunção, deixará de merecer posterior indenização. Por conseguinte, a seguradora não poderá buscar ressarcimento pelo que eventualmente tenha pagado ao segurado.

13. No art. 31, II, a Convenção dispõe que, em caso de avaria, o destinatário deverá apresentar ao transportador um protesto, imediatamente após haver sido notada tal avaria e, o mais tardar, dentro do prazo de sete dias para a bagagem registrada e de quatorze dias para a carga, a partir da data de seu recebimento. Em caso de atraso, o protesto deverá ser feito o mais tardar dentro



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

de vinte e um dias a contar do dia em que a bagagem ou a carga haja sido posta à sua disposição.

14. Dessarte, o prazo decadencial previsto no art. 31, II, da Convenção 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 das mercadorias.

15. Haja vista que a redação do art. 31, I, da Convenção comporta prova em contrário da presunção do bom estado da carga transportada, sem determinar quais seriam seus os requisitos, conclui-se que é desnecessário o protesto formal.

16. Quanto ao tema, a Terceira Turma deste STJ defende que as reclamações relativas às avarias ou 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. (REsp 1.876.800/SP, Terceira Turma, julgado em 16/3/2021, DJe de 22/3/2021)

17. A seguradora sub-rogada, por sua vez, possui prazo prescricional próprio para ajuizar a ação regressiva, que será o mesmo da relação originária. (REsp 1.278.722/PR, Quarta Turma, DJe 29.6.2016; REsp 1.893.754/MA, Terceira Turma, DJe de 11/3/2021)

18. É preciso observar, todavia, que aplicar à pretensão de regresso da seguradora o mesmo prazo fixado pela lei à relação originária não significa que haverá um único termo inicial ou que, em outras palavras, estará a seguradora sujeita ao prazo prescricional já deflagrado contra o segurado.

19. Isso, pois, em observância ao princípio da *actio nata*, o prazo prescricional para o exercício da pretensão de regresso somente pode ser iniciado quando o sub-rogado detiver condições processuais para demandar em juízo, na



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

busca da satisfação do crédito.

20. É indispensável que surja para a seguradora pretensão exercitável, o que apenas ocorre na data em que efetuado o pagamento da indenização ao segurado. Nesse momento, a sub-rogação se concretiza, investindo-se a seguradora nos direitos que cabiam ao segurado, tornando-se então a titular do crédito.

21. Antes disso, sequer deteria a seguradora legitimidade para cobrar qualquer quantia do causador do dano, tampouco para requerer medida cautelar a fim de resguardar direito futuro e eventual.

22. Por essa razão, a jurisprudência deste STJ é no sentido de que o termo inicial do prazo prescricional para seguradora sub-rogada propor ação de regresso é a data do pagamento integral da indenização ao segurado. (REsp 1.842.120/RJ, Terceira Turma, DJe de 26/10/2020; AgInt no AREsp 1.778.937/SP, Quarta Turma, DJe de 1/10/2021; REsp 1.297.362/SP, Terceira Turma, DJe 02/02/2017)

23. Assim, embora o termo inicial para a contagem do prazo prescricional seja a data em que a seguradora pagou o valor da indenização, o prazo prescricional deve ser aquele aplicável à relação jurídica originária.

24. Determina o art. 732 do Código Civil que são aplicáveis aos contratos de transporte, desde que não contrariem as disposições desse Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

25. Nessa senda, observa-se que a Convenção de Montreal não estabeleceu um prazo prescricional para a pretensão indenizatória decorrente de danos causados à carga.

26. No art. 317, I, do Código Brasileiro Aeronáutico, contudo,



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

determina-se 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 a aeronave ao ponto de destino, ou da interrupção do transporte.

27. Assim, o prazo prescricional bienal, previsto no Código Brasileiro Aeronáutico, é o mais adequado para a pretensão que tem origem em danos causados à carga em transporte aéreo internacional.

3. DA LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE NA SUB-ROGAÇÃO

28. A Convenção de Montreal estabelece, em seu art. 22, III, 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 uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino”.

29. Assim, havendo extravio de carga em transporte aéreo internacional, a indenização será limitada a 17 Direitos Especiais de Saque, exceto se tiver 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 da Convenção de Montreal.

30. Haja vista que não se transfere à seguradora mais direitos do que o segurado detinha quando foi indenizado, já decidiu esta Terceira Turma que “com



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

a incidência da indenização tarifada prevista na Convenção de Montreal, nem a seguradora nem a consumidora possuem direito de reparação em valores superiores ao previsto na referida norma". (REsp 1.707.876/SP, Terceira Turma, DJe de 18/12/2017)

31. Portanto, compete à seguradora observar o montante a que faz jus o segurado antes de efetuar o pagamento da indenização. Se pagou valor superior ao cabível, agiu por mera liberalidade, não possuindo nenhum direito de regresso contra a transportadora no que se excedeu.

4. DA HIPÓTESE DOS AUTOS

32. Na espécie, o Tribunal de origem decidiu não aplicar a Convenção de Montreal, por se tratar de transporte aéreo internacional de carga (e-STJ fls. 498). Também foi afastada a incidência do Tema 210/STF, conforme demonstra o seguinte excerto:

"A alegação do apelante de que deve ser aplicada a Convenção de Montreal ao caso sub judice não merece prosperar, vez que, conforme reiteradamente decidido pelo STF, a discussão em torno de eventual direito de regresso para reparação de danos decorrente de extravio de mercadoria em transporte aéreo internacional pago pela seguradora, não se submete ao Tema 210 da Repercussão Geral" (e-STJ fls. 502).

33. Diferentemente do que entendeu a Corte Estadual, a Convenção de Montreal não se aplica somente a questões relativas a bagagens, mas a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração.

34. Com o pagamento da indenização securitária, a recorrida (MITSUI SUMITOMO SEGUROS S.A.) sub-rogou-se, nos mesmos limites, prazo prescricional



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

e termos que assistiam ao segurado contra a transportadora autora do dano, ora recorrente (DELTA AIR LINES INC.).

35. Sendo a relação originária, entre transportador (DELTA AIR LINES INC.) e destinatário da carga, regida pela Convenção de Montreal, a sub-rogação da seguradora recorrente também deverá observar suas determinações, no que couber.

36. Alega a recorrente (DELTA AIR LINES INC.) que a recorrida (MITSUI SUMITOMO SEGUROS S.A.) não tem direito a pleitear indenização na presente ação regressiva porque o segurado não apresentou protesto no prazo decadencial estabelecido no art. 31 da Convenção de Montreal.

37. Tendo em vista que a carga transportada foi extraviada, o prazo decadencial do art. 31, II da Convenção de Montreal não se aplica à hipótese dos autos. Nada obstante, nos termos do art. 31, I da referida Convenção somado ao entendimento jurisprudencial deste STJ, é necessária prova documental que afaste a presunção de bom estado de conservação da carga.

38. Contudo, a Corte Estadual não se manifestou claramente a respeito da existência do documento que teria sido entregue para dar ciência do extravio, limitando-se a decidir sobre o termo inicial do prazo prescricional, senão vejamos:

“Nos termos da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, o termo inicial do prazo prescricional do direito de a seguradora pleitear a indenização do dano causado por terceiro ao segurado é a data em que foi efetuado o pagamento da indenização securitária. Precedentes.

Prazo decadencial de dez dias para o protesto acerca da existência de avarias que não tem eficácia contra a seguradora sub-rogada, que está sujeita a prazo prescricional anual.” (AgInt nos EDcl no AREsp 1207435/SP, Rel. Ministra MARIA ISABEL GALLOTTI, QUARTA TURMA, julgado em 15/06/2020, DJe 17/06/2020). Não há que se falar em prazo decadencial em razão da ausência de protesto, vez que o termo inicial do prazo prescricional do direito da seguradora pleitear a indenização do dano causado por terceiro ao segurado é a data em



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

que foi efetuado o pagamento da indenização securitária.” (e-STJ fls. 497/504) (Grifou-se)

39. Sendo essa uma questão essencial para o julgamento da ação regressiva, imprescindível o retorno dos autos ao Tribunal de origem para análise adequada da questão, uma vez que inexistem os elementos necessários para sua apreciação no estado em que se encontra.

40. Outrossim, a Corte Estadual afastou o limite indenizatório previsto na Convenção de Montreal por entender que a norma não se aplica à espécie.

41. Por isso, admitiu que a recorrida (MITSUI SUMITOMO SEGUROS S.A.) fosse integralmente ressarcida pelo que pagou ao segurado, confira-se:

“Afastada a incidência das normas e tratados internacionais, por se tratar de transporte aéreo internacional de mercadoria, conforme precedentes do STF, também está afastada a limitação do valor da indenização prevista na Convenção de Montreal. (...) Adotada essa premissa, a seguradora sub-rogada deverá ser ressarcida pelo transportador causador do dano do valor integral da indenização paga ao segurado. Por fim, não existindo controvérsia quanto a contratação do seguro da mercadoria, da ocorrência do sinistro (extravio da mercadoria) e pagamento da indenização ao segurado, impõe-se o acolhimento da pretensão de ressarcimento da seguradora.” (e-STJ fls. 504-505)

42. Nada obstante, conforme já demonstrado, a recorrida (MITSUI SUMITOMO SEGUROS S.A.) sub-roga-se nos direitos do segurado nos termos da Convenção de Montreal, o que inclui os limites indenizatórios, não podendo ser ressarcida no que pagou indevidamente.

43. Por inexistirem elementos nos autos comprovando que o pagamento realizado pela seguradora recorrida foi em valores superiores àqueles previstos na Convenção de Montreal, imperioso o retorno dos autos ao Tribunal de origem para que também seja analisada a questão do limite indenizatório à luz da Convenção de Montreal.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

5. DISPOSITIVO

Forte nessas razões, CONHEÇO do recurso especial e DOU-LHE PROVIMENTO 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.

Deixo de fixar honorários advocatícios, tendo em vista que o processo será reanalisado pelo Tribunal de origem.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

CERTIDÃO DE JULGAMENTO TERCEIRA TURMA

Número Registro: 2022/0250833-1

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 2.052.769 / RJ

Números Origem: 00204298220208190001 202224507296 204298220208190001

PAUTA: 16/05/2023

JULGADO: 16/05/2023

Relatora

Exma. Sra. Ministra **NANCY ANDRIGHI**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA

Subprocuradora-Geral da República

Exma. Sra. Dra. MARIA IRANEIDE OLINDA SANTORO FACCHINI

Secretária

Bela. MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : DELTA AIR LINES INC

ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576

CARLA CHRISTINA SCHNAPP - RJ178101

RECORRIDO : MITSUI SUMITOMO SEGUROS S/A

ADVOGADO : JORGE LUIS BONFIM LEITE FILHO - SP309115

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

CERTIDÃO

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

Após o voto da Sra. Ministra Nancy Andrichi, dando provimento ao recurso especial, pediu vista o Sr. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva. Aguardam os Srs. Ministros Marco Aurélio Bellizze e Moura Ribeiro.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2052769 - RJ (2022/0250833-1)

RELATORA : **MINISTRA NANCY ANDRIGHI**
RECORRENTE : DELTA AIR LINES INC
ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576
CARLA CHRISTINA SCHNAPP - RJ178101
RECORRIDO : MITSUI SUMITOMO SEGUROS S/A
ADVOGADO : JORGE LUIS BONFIM LEITE FILHO - SP309115

VOTO-VISTA

O EXMO. SR. MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA:

Trata-se de recurso especial interposto por DELTA AIRLINES INC., com fulcro no art. 105, inciso III, alíneas "a" e "c", da Constituição Federal, contra o acórdão do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (fls. 494/506) que negou provimento à apelação, mantendo sentença que havia julgado procedente o pedido formulado na ação regressiva de indenização ajuizada pela seguradora MITSUI SUMITOMO SEGUROS S. A., sub-rogada nos direitos do segurado, afastando, assim, as disposições previstas nas Convenções de Varsóvia e de Montreal relativas ao transporte aéreo internacional.

O acórdão recebeu a seguinte ementa:

"APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE REGRESSO. SUB-ROGAÇÃO DA SEGURADORA. ARTS. 349 E 786 DO CC. TRANSPORTE AÉREO DE MERCADORIA. A DISCUSSÃO EM TORNO DE EVENTUAL DIREITO DE REGRESSO PARA REPARAÇÃO DE DANOS DECORRENTE DE EXTRAVIO DE MERCADORIA EM TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL FRENTE À SEGURADORA NÃO SE SUBMETE AO TEMA 210 DA REPERCUSSÃO GERAL. O TERMO INICIAL DO PRAZO PRESCRICIONAL DO DIREITO DE A SEGURADORA PLEITEAR A INDENIZAÇÃO DO DANO CAUSADO POR TERCEIRO AO SEGURADO É A DATA EM QUE FOI EFETUADO O PAGAMENTO DA INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA. AFASTADA A INCIDÊNCIA DAS NORMAS E TRATADOS INTERNACIONAIS, POR SE TRATAR DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA, CONFORME PRECEDENTES DOS TRIBUNAIS SUPERIORES, TAMBÉM ESTÁ AFASTADA A LIMITAÇÃO DO VALOR DA INDENIZAÇÃO PREVISTA NA CONVENÇÃO DE MONTRÉAL. PRECEDENTES DO STF E STJ. MANUTENÇÃO DA SENTENÇA. NEGATIVA DE PROVIMENTO AO RECURSO" (fl. 495).

Os embargos de declaração opostos foram rejeitados (fls. 563/569).

No recurso especial, a recorrente aponta contrariedade aos arts. 22, item 3, e 31 do Decreto nº 5.910/2006 (Convenção de Varsóvia) e 732 e 754 do Código Civil (CC), bem como a ocorrência de divergência jurisprudencial.

Sustenta, em síntese, que o Supremo Tribunal Federal fixou entendimento, em repercussão geral (Tema nº 210/STF), de que as Convenções de Varsóvia e de Montreal regulam toda a matéria concernente ao transporte aéreo internacional, o que inclui o transporte de pessoas, bagagens e mercadorias (RE nº 636.331/RJ).

Acrescenta que o Superior Tribunal de Justiça também reconhece a aplicação de referidas convenções em ações que discutem o transporte aéreo internacional de cargas, com a consequente limitação da indenização a ser paga pela transportadora à seguradora sub-rogada nos direitos do segurado.

Alega também que ocorreu a decadência do direito pleiteado, visto que o credor primitivo (o segurado) não realizou o protesto formal da mercadoria extraviada no prazo convencional.

Aduz, ainda, que, não havendo a declaração do valor da carga no Conhecimento de Transporte (*Airway Bill* - *AWB*), deve incidir a indenização tarifada, prevista nos referidos tratados internacionais.

Busca, ao final, o provimento do recurso para que se reconheça a "(...) *prevalência da Convenção de Montreal e a necessidade de aplicação de todos os seus dispositivos*" (fl. 612).

Contrarrazões apresentadas às fls. 759/777.

Após a inadmissão do recurso na origem (fls. 806/812), foi determinada a reautuação do feito, diante do provimento do recurso de agravo (fl. 998).

Na sessão do dia 16/5/2023, a Relatora, a eminente Ministra Nancy Andrighi, conheceu do recurso especial e lhe deu provimento a fim de determinar o retorno dos autos ao Tribunal de origem para que se analisasse a relação originária da "(...) *ação de regresso sob a ótica da Convenção de Montreal e, aplicando a tese estabelecida na fundamentação, decida acerca da (I) existência de protesto feito pelo destinatário da carga e da (II) limitação de responsabilidade da recorrente.*"

O voto foi assim sumariado:

"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 sub-rogada 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. *A Convenção de Montreal estabelece, em seu art. 31, II, que o destinatário da carga deverá apresentar ao transportador o protesto por escrito e no prazo decadencial determinados.*
8. *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.*
9. *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.*
10. *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.*
11. *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.*
12. *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) existência de protesto feito pelo destinatário da carga e da (II) limitação de responsabilidade da recorrente."*

Pedi vista dos autos para melhor exame da matéria.

A controvérsia dos autos está em saber se as Convenções de Varsóvia e de Montreal (Decreto nº 5.910/2006) incidem no transporte aéreo internacional de carga, o que atrairia a aplicação de disposições relativas à decadência e à indenização tarifada.

Na origem, a seguradora MITSUI SUMITOMO SEGUROS S.A. ajuizou ação regressiva de indenização contra a recorrente, DELTA AIR LINES INC, objetivando o recebimento de valor pago em indenização securitária à empresa NEC LATIN AMERICA S.A. em razão do extravio de carga transportada do Japão para o Aeroporto Internacional de Guarulhos, no Brasil, conforme o conhecimento aéreo *Master Air Waybill* (MAWB) nº 006-12222862.

De início, vale ressaltar que, ao efetuar o pagamento da indenização securitária advinda de contrato de seguro de danos, a seguradora sub-roga-se nos direitos que competirem ao segurado contra o causador do dano, nos limites desses direitos (art. 786 do CC e Súmula nº 188/STF).

Assim, no caso, à seguradora sub-rogada devem ser aplicadas todas as limitações que incidiriam no segurado em decorrência dos prejuízos causados pela companhia aérea.

Quanto à responsabilidade do transportador aéreo internacional, o Supremo Tribunal Federal, ao julgar o RE nº 636.331/RJ (Rel. Ministro Gilmar Mendes, DJe 13/11/2017), na sistemática 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" (Tema nº 210/STF)

Desse modo, foi consagrado o entendimento de que os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas em voos transnacionais, como as Convenções de Varsóvia e de Montreal, possuem prevalência sobre a legislação interna, diante do princípio da especialidade.

Ademais, extrai-se dos votos que as disposições previstas nos referidos acordos internacionais são aplicáveis ao transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens e carga, já que a expressão "*transporte internacional*" é assim definida no art. 1º da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.

Portanto, o fato de se tratar o caso de ação regressiva de seguradora pugnando o ressarcimento de despesas efetuadas a segurado não é suficiente para afastar a aplicação do Tema nº 210/STF, porquanto é a relação originária contratual deste com a transportadora que ganha relevo.

A Suprema Corte já se posicionou, em outros julgados, no sentido de que o Tema nº 210/STF não se restringe ao transporte aéreo internacional de passageiros e bagagens, devendo ser aplicado também ao transporte de cargas.

A propósito:

*"Agravos regimentais nos embargos de declaração em recurso extraordinário com agravo. 2. Direito Civil. 3. **Transporte aéreo internacional. Perdimento de carga. Aplicação da Convenção de Varsóvia e Montreal. Tema 210, da repercussão geral.** 4. Existência de declaração. Matéria infraconstitucional. Necessidade de reexame do acervo probatório. Súmulas 279 do STF. Precedentes. 5. Ausência de argumentos capazes de infirmar a decisão agravada. 6. Negado provimento ao agravo regimental. Sem majoração da verba honorária."*

(ARE nº 1.164.624 ED-AgR, Rel. GILMAR MENDES, Segunda Turma, julgado em 08/6/2020, DJe 17/6/2020 - grifou-se)

"DIREITO CIVIL. AGRAVO INTERNO EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE CARGAS. INTERNACIONAL. TEMA 210 RG.

1. Por força do art. 178 da CF, em caso de conflito, as normas das convenções que regem o transporte aéreo internacional prevalecem sobre a legislação interna (RE 636.331, Rel. Min. Gilmar Mendes, Tema 210/RG).

2. Nos termos do art. 85, § 11, do CPC/2015, fica majorado em 25% o valor da verba honorária fixada anteriormente, observados os limites legais do art. 85, §§ 2º e 3º, do CPC/2015.

3. Agravo interno a que se nega provimento."

(ARE nº 1.133.572 AgR, Rel. ROBERTO BARROSO, Primeira Turma, julgado em 30/8/2019, DJe 13/9/2019 - grifou-se)

A Segunda Seção deste Tribunal Superior passou a adotar o mesmo entendimento, como se verifica do seguinte precedente:

"EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA EM RECURSO ESPECIAL. JUÍZO DE RETRATAÇÃO (ARTIGO 1.040, INCISO II, DO CPC). AÇÃO REGRESSIVA DA SEGURADORA CONTRA TRANSPORTADORA AÉREA. EXTRAVIO DE MERCADORIA DURANTE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. FALTA DE ESPECIFICAÇÃO DO VALOR DA MERCADORIA NO CONHECIMENTO DE CARGA. INDENIZAÇÃO TARIFADA PREVISTA NA CONVENÇÃO DE MONTREAL. CABIMENTO.

1. 'Nos termos do artigo 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' (RE n. 636.331/RJ, relator Ministro Gilmar Mendes, Tribunal Pleno, julgado em 25.5.2017, Repercussão Geral-Mérito, DJe 13.11.2017).

2. **A controvérsia em exame, atinente à responsabilidade civil decorrente de extravio de mercadoria importada objeto de contrato de transporte celebrado entre a importadora e a companhia aérea, encontra-se disciplinada pela Convenção de Montreal, por força da regra de sobredireito inserta no artigo 178 da Constituição, que preconiza a prevalência dos acordos internacionais subscritos pelo Brasil sobre transporte internacional. Precedentes do STJ.**

3. *Embargos de divergência da transportadora providos."*

(EResp nº 1.289.629/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, Segunda Seção, julgado em 25/5/2022, DJe de 20/6/2022 - grifou-se)

Todavia, ressalva deve ser feita no que tange aos danos morais, visto que o Tema nº 210/STF somente incide nas hipóteses de danos materiais.

Por pertinente, confira-se o seguinte precedente do STF, também julgado sob o rito da repercussão geral (Tema nº 1.240):

"Direito civil. Responsabilidade civil. Danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional. Inaplicabilidade do Tema 210 da repercussão geral. Distinção. Não incidência das normas previstas na Convenções de Varsóvia e Montreal. Questão constitucional. Potencial multiplicador da controvérsia. Repercussão geral reconhecida com reafirmação de jurisprudência. Recurso extraordinário a que se nega provimento.

1. O entendimento da Corte de origem não diverge da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, no sentido de que a aplicação dos limites das Convenções de Varsóvia e de Montreal, definida no julgamento do Tema 210 da repercussão geral, está adstrita aos casos de indenização por danos materiais.

2. Recurso extraordinário não provido.

3. **Fixada a seguinte tese: Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional."**

(RE nº 1.394.401 RG, Rel. Ministra PRESIDENTE, Tribunal Pleno, julgado em 15/12/2022, DJe 3/3/2023 - grifou-se)

Dessa forma, revela-se irretorquível a seguinte conclusão da Relatora:

"(...)

3. Assim, a relação originária, entre transportador e destinatário da carga transportada em via aérea internacional, rege-se pela Convenção de Montreal; (...)

(...)

9. Dessarte, tendo em vista que a relação originária é regida pela Convenção de Montreal, a sub-rogação também deverá observar a referida norma."

Superada a questão acerca da aplicabilidade das Convenções de Varsóvia e de Montreal no transporte aéreo internacional de carga, falta verificar a incidência das disposições relativas à decadência e à indenização tarifada.

No tocante à necessidade do aviso tempestivo de protesto, o qual seria apto a afastar a decadência, nos moldes do art. 31 da Convenção de Varsóvia, peço vênia, no ponto, para divergir da Relatora.

Isso porque o protesto formal será obrigatório apenas para bagagens ou cargas recebidas pelo destinatário em situações de avaria ou de atraso.

A propósito:

"Artigo 31 – Aviso Oportuno de Protesto

*1. O **recebimento da bagagem registrada ou da carga**, sem protesto por parte do destinatário, constituirá presunção, salvo prova em contrário, de que os mesmos foram entregues em bom estado e de acordo com o documento de transporte ou com os registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 3 e no número 2 do Artigo 4.*

*2. **Em caso de avaria**, o destinatário deverá apresentar ao transportador um protesto, imediatamente após haver sido notada tal avaria e, o mais tardar, dentro do prazo de sete dias para a bagagem registrada e de quatorze dias para a carga, a partir da data de seu recebimento. **Em caso de atraso**, o protesto deverá ser feito o mais tardar dentro de vinte e um dias a contar do dia em que a bagagem ou a carga haja sido posta à sua disposição.*

3. Todo protesto deverá ser feito por escrito e apresentado ou expedido dentro dos prazos mencionados.

4. Não havendo protesto dentro dos prazos estabelecidos, não serão admitidas ações contra o transportador, salvo no caso de fraude por parte deste." (grifou-se)

No entanto, o caso dos autos se refere ao extravio de parte da carga transportada, hipótese não prevista na referida norma.

Com efeito, a Terceira Turma deste Tribunal Superior possui jurisprudência no sentido de que o prazo decadencial de protesto previsto na Convenção de Varsóvia não se aplica às hipóteses de extravio de carga, porquanto a norma convencional trata da necessidade de protesto e do respectivo prazo apenas nos casos de avaria ou atraso no recebimento da mercadoria.

Nesse sentido:

"RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO. MERCADORIA EXTRAVIADA. DECADÊNCIA. INOCORRÊNCIA. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DO TRANSPORTADOR CONTRATUAL E DA TRANSPORTADORA DE FATO. TARIFAÇÃO DA INDENIZAÇÃO. AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO DA QUESTÃO TRAZIDA NO RECURSO ESPECIAL.

I.- Não se aplica o prazo decadencial previsto no art. 26 da

Convenção de Varsóvia na hipótese de extravio de carga, 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.

II.- Se o transporte da carga é efetivamente feito por um único transportador, como no caso dos autos, esse transportador (transportador de fato) e a empresa contratada para promover o transporte internacional da mercadoria, que subcontratou a empresa aérea, (transportador contratual) são solidariamente responsáveis pelo extravio da mercadoria ocorrido durante o transporte.

III.- É inadmissível o recurso especial quanto a questão que não foi apreciada pelo Tribunal de origem.

IV.- Recurso Especial improvido."

(REsp nº 900.250/SP, Rel. Ministro SIDNEI BENETI, Terceira Turma, julgado em 2/9/2010, DJe de 2/12/2010 - grifou-se)

Assim, não há falar, na espécie, em necessidade de protesto e, por consequência, deve ser afastada, de plano, a alegação de ocorrência da decadência.

Ainda que se cogitasse da aplicação, no lugar, do art. 754 do CC ("as mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos"), este Tribunal Superior possui entendimento de que as reclamações relativas às avarias ou perdas de mercadorias transportadas não exigem forma especial, podendo ser feitas, inclusive, no próprio conhecimento, bastando sua documentação para ilidir a presunção de regularidade do transporte.

Sobre o tema:

"CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. REJEIÇÃO. OMISSÃO, CONTRADIÇÃO OU OBSCURIDADE. INOCORRÊNCIA. AÇÃO REGRESSIVA. SEGURADORA. DENUNCIAÇÃO DA LIDE. FUNDAMENTO DO ACÓRDÃO NÃO IMPUGNADO. SÚMULA 283/STF. ENTREGA DO BEM. OBRIGAÇÃO DE INCOLUMIDADE. ART. 749 DO CC/02. QUITAÇÃO. PRESUNÇÃO LEGAL. PRAZO. ART. 754, CAPUT E PARÁGRAFO ÚNICO, DO CC/02. RECLAMAÇÕES E PROTESTOS. INFORMALIDADE. TRANSPORTADORES. SOLIDARIEDADE. ART. 756 DO CC/02. EFEITO. DEFESAS REAIS OU COMUNS. ART. 281 DO CC/02. AVARIAS. PERDAS. CIÊNCIA. QUALQUER DEVEDOR SOLIDÁRIO. SUFICIÊNCIA. ART. 10 DO CPC/15. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. SÚMULA 211/STJ. DISSÍDIO JURISPRUDENCIAL. SIMILITUDE FÁTICA NÃO DEMONSTRADA. INDENIZAÇÃO. TARIFAÇÃO. SEGURADORA. CONVENÇÕES DE VARSÓVIA E DE MONTREAL. INCIDÊNCIA. FUNDAMENTO DO ACÓRDÃO NÃO IMPUGNADO. SÚMULA 283/STF.

1. Cuida-se de ação de regresso securitário, ante o pagamento de indenização à empresa que figurou como beneficiária de contrato de seguro que garantia o risco de extravio e de avarias de mercadorias submetidas a transporte aéreo internacional de cargas.

2. Recurso especial interposto em: 15/10/2019; conclusos ao gabinete em: 09/07/2020. Julgamento: CPC/15.

3. O propósito recursal consiste em determinar se: a) houve negativa de prestação jurisdicional; b) a denúncia da lide à transportadora aérea deveria ter sido autorizada; c) ocorreu a decadência do direito do lesado de reclamar pelas avarias e extravios supostamente ocorridos durante o transporte; d) o direito de regresso da seguradora deve ser limitado à

indenização tarifada pela Convenção de Montreal.

4. Ausentes os vícios do art. 1.022 do CPC/15, rejeitam-se os embargos de declaração.

5. A existência de fundamento do acórdão recorrido não impugnado, quando suficiente para a manutenção de suas conclusões, impede a apreciação do recurso especial.

6. Pelo contrato de transporte, o transportador, enquanto mantém consigo a coisa transportada, assume os riscos a ela inerentes, haja vista ter a obrigação de conduzi-las incólumes a seu destino no prazo ajustado ou previsto, conforme prevê o art. 749 do CC/02.

7. A obrigação do transportador é de resultado, razão pela qual a sua responsabilidade pelos riscos sobre a coisa transportada tende a vir a termo diante da quitação, expressa ou presumida, dada pelo destinatário.

8. **O art. 754 do CC/02 e também as convenções internacionais que regem o transporte de cargas e de passageiros - Convenção de Varsóvia e a Convenção de Montreal - preveem uma quitação presumida, uma suposição de que, caso não exista protesto ou ressalva do destinatário quanto à existência de avarias ou perdas, as mercadorias teriam sido entregues em perfeitas condições, no mesmo estado em que enviadas.**

9. No transporte de coisas, segundo o art. 756 do CC/02, todos os transportadores são responsáveis solidariamente pelo dano causado ao bem transportado.

10. Na solidariedade, conforme o art. 281 do CC/02, as defesas dos codevedores relacionadas à existência da dívida são comuns ou reais, razão pela qual devem pertencer a todos eles, indistintamente.

11. A exceção relacionada ao não cumprimento do prazo do art. 754 e de seu parágrafo único do CC/02 - e, por conseguinte, à incidência da presunção de regularidade na entrega incólume dos bens aos destinatários - é da modalidade comum ou real.

12. Por esse motivo, a contrario sensu, uma vez dada a ciência imediata de avarias ou de extravios antes do prazo do art. 754 caput e seu parágrafo único do CC/02 a qualquer devedor solidário, não há a incidência da presunção de regularidade do transporte e a dívida pelo descumprimento contrato existe.

13. **As reclamações relativas às avarias ou 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.**

13. **Na hipótese dos autos, o Mantra de importação do Siscomex da INFRAERO supre a falta de protesto do destinatário, porque dá conta, de forma documental e antes do prazo decadencial, que a obrigação do transportador não foi cumprida regularmente, afastando a presunção do caput e do parágrafo único do art. 754 do CC/02.**

14. A ausência de decisão acerca dos dispositivos legais indicados como violados, não obstante a interposição de embargos de declaração, impede o conhecimento do recurso especial.

15. O dissídio jurisprudencial deve ser comprovado mediante o cotejo analítico entre acórdãos que versem sobre situações fáticas idênticas.

16. A existência de fundamento do acórdão recorrido não impugnado, quando suficiente para a manutenção de suas conclusões, impede a apreciação do recurso especial.

17. *Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa parte, desprovido."*

(REsp nº 1.876.800/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, Terceira Turma, julgado em 16/3/2021, DJe de 22/3/2021)

No caso, extrai-se dos autos que a constatação da ausência de regularidade do transporte, com o extravio de parte da carga, foi feita pela Receita Federal (Termo de Conferência Física), que realizou inspeção e vistoria na mercadoria no momento do

desembarque no Aeroporto de Guarulhos. Desse modo, tal documentação supre eventual falta de protesto do destinatário, em conformidade com aludido julgado.

Por fim, no atinente ao valor da indenização, deverá ser observado o art. 22, itens 3 e 4, da Convenção de Varsóvia, que estabelece uma tarifação baseada no peso da carga, a menos que exista uma declaração especial de valor da mercadoria e tenha sido recolhida quantia suplementar de transporte, quando cabível.

Confira-se:

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

(...)

3. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

4. Em caso de destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de qualquer objeto que ela contenha, para determinar a quantia que constitui o limite de responsabilidade do transportador, somente se levará em conta o peso total do volume ou volumes afetados. Não obstante, quando a destruição, perda, avaria ou atraso de uma parte da carga ou de um objeto que ela contenha afete o valor de outros volumes compreendidos no mesmo conhecimento aéreo, ou no mesmo recibo ou, se não houver sido expedido nenhum desses documentos, nos registros conservados por outros meios, mencionados no número 2 do Artigo 4, para determinar o limite de responsabilidade também se levará em conta o peso total de tais volumes."
(grifou-se)

Dessa forma, consoante asseverado pela Relatora, o feito deverá retornar à Corte estadual para que enfrente tal questão no tocante ao valor indenizatório a ser pago pela demandada, à luz da Convenção de Varsóvia.

Em outras palavras, segundo consta no voto da Relatora:

"(...)

30. Com o pagamento da indenização securitária, a recorrida (MITSUI SUMITOMO SEGUROS S.A.) sub-rogou-se, nos mesmos limites, prazo prescricional e termos que assistiam ao segurado contra a transportadora autora do dano, ora recorrente (DELTA AIR LINES INC.).

31. Sendo a relação originária, entre transportador (DELTA AIR LINES INC.) e destinatário da carga, regida pela Convenção de Montreal, a sub-rogação da seguradora recorrente também deverá observar suas determinações, no que couber.

(...)

37. Outrossim, a Corte Estadual afastou o limite indenizatório previsto na Convenção de Montreal por entender que a norma não se aplica à espécie.

(...)

39. Nada obstante, conforme já demonstrado, a recorrida (MITSUI SUMITOMO SEGUROS S.A.) sub-rogou-se nos direitos do segurado nos termos da Convenção de Montreal, o que inclui os limites indenizatórios, não podendo ser ressarcida no que pagou indevidamente.

40. Por inexistirem elementos nos autos comprovando que o

pagamento realizado pela seguradora recorrida foi em valores superiores àqueles previstos na Convenção de Montreal, imperioso o retorno dos autos ao Tribunal de origem para que também seja analisada a questão do limite indenizatório à luz da Convenção de Montreal."

Enfim, o feito deve retornar ao Tribunal de origem apenas para que se analise o valor da indenização a ser pago pela recorrente, nos termos do art. 22, itens 3 e 4, da Convenção de Varsóvia, divergindo-se da Relatora quanto ao tema da decadência.

Ante o exposto, com a devida vênia, dirirjo em parte da ilustre Relatora para **dar parcial provimento ao recurso especial**, a fim de determinar o retorno dos autos ao Tribunal local, para que julgue apenas a questão relativa ao valor indenizatório à luz das Convenções de Varsóvia e de Montreal (Decreto nº 5.910/2006), afastando-se, de plano, a ocorrência da decadência.

É o voto.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

CERTIDÃO DE JULGAMENTO TERCEIRA TURMA

Número Registro: 2022/0250833-1 PROCESSO ELETRÔNICO REsp 2.052.769 / RJ

Números Origem: 00204298220208190001 202224507296 204298220208190001

PAUTA: 16/05/2023

JULGADO: 20/06/2023

Relatora

Exma. Sra. Ministra **NANCY ANDRIGHI**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **EDUARDO KURTZ LORENZONI**

Secretária

Bela. **MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA**

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : DELTA AIR LINES INC
ADVOGADOS : RICARDO BERNARDI - SP119576
CARLA CHRISTINA SCHNAPP - RJ178101
RECORRIDO : MITSUI SUMITOMO SEGUROS S/A
ADVOGADO : JORGE LUIS BONFIM LEITE FILHO - SP309115

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

CERTIDÃO

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

Prosseguindo no julgamento, após o voto-vista do Sr. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, a Terceira Turma, por unanimidade, deu provimento ao recurso especial, nos termos do voto da Sra. Ministra Relatora. Os Srs. Ministros Humberto Martins, Ricardo Villas Bôas Cueva (Presidente), Marco Aurélio Bellizze e Moura Ribeiro votaram com a Sra. Ministra Relatora.