TRANSPORTE AÉREO — INDENIZAÇÃO — LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE

Estabelecida em lei especial, é aplicável a limitação de responsabilidade por atraso, perdas, destruição ou avaria de carga, durante a execução do transporte aéreo (art. 262, do CBA).

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Recurso Especial nº 42.119
Recorrente: VARIG S/A — Viação Aérea Rio-Grandense
Recorridos: América Latina Companhia de Seguros e outro
Relator: Sr. Ministro DIAS TRINDADE

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Ministros da Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça, na conformidade dos votos e das notas taquigráficas a seguir, por unanimidade, dar provimento ao recurso, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator. Votaram com o Relator os Srs. Ministros Fontes de Alencar, Sálvio de Figueiredo, Barros Monteiro e Antônio Torreão Braz.

Brasília-DF, em 22 de março de 1994 (data do julgamento). Ministro Fontes de Alencar — Presidente. Ministro Dias Trindade — Relator.

RELATÓRIO

O Exmº Senhor Ministro Dias Trindade (Relator) — Recorre a Varig S/A — Viação Aérea Rio-Grandense, com fundamento no art. 105, III, *a* e *c* da Constituição Federal, de acórdão proferido pela Quarta Câmara Especial do Primeiro Tribunal de Alçada Civil de São Paulo, que deu provimento à apelação interposta pela América Latina Companhia de Seguros e outro, em ação regressiva.

Sustenta a recorrente ter o acórdão negado vigência aos arts. 235, 246 e 262 do Código Brasileiro da Aeronáutica (Lei 7.565/86), arts. 18, inc. I, 22, inc. II, da Convenção de Varsóvia, e divergido dos julgados de outros Tribunais, ao decidir pela responsabilidade da companhia aérea sem limitações e não ter aplicado o estabelecido no Código Brasileiro da Aeronáutica.

Processado o recurso, vieram os autos a este Tribunal, por força do agravo.

É como relato.

VOTO

O Exmº Senhor Ministro Dias Trindade — É ação proposta pela seguradora, sub-rogada nos direitos de seguradas, pleiteando indenização por danos decorrentes de extravio de mercadorias dadas a transportar a empresa aérea, no território nacional.

Os contratos de transporte, revelados pelos respectivos conhecimentos, são de datas posteriores ao atual Código Brasileiro da Aeronáutica, embora os contratos de seguro sejam anteriores a essa edição, daí a errônea do acórdão, ao afastar a regência legal da espécie, para subordiná-la às regras comuns, do Código Civil.

A limitação de responsabilidade das empresas aéreas, em virtude de perdas de mercadorias, está prevista no art. 262 do Código Brasileiro da Aeronáutica — Lei 7.365, de 19 de dezembro de 1986, assim escrito:

"No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga ocorrida durante a execução do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a três Obrigações do Tesouro Nacional por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante pagamento de taxa suplementar, se for o caso (arts. 239, 241, 244)."

É limitação estabelecida em lei, sobre a qual não cabe discutir, e modo que não verificada a existência de hipótese da ressalva da norma, não há como fugir.

Ora, no caso, nenhuma prova foi produzida a respeito de ação dolosa da empresa ou de seus prepostos, que pudesse, eventualmente, elidir a limitação legal, irrelevante, para a solução da demanda, a suposição, posta no acórdão, de culpa pela falta de vigilância sobre a carga transportada, para situar a hipótese sob a regência da lei comum, tanto mais quando aqui se cuida de responsabilidade objetiva da transportadora, certo que limitada por força de lei.

Tenho, portanto, por contrariado o art. 262 da lei aplicável.

O dissídio não se comprovou, segundo as exigências regimentais.

Isto posto, voto no sentido de conhecer do recurso e lhe dar provimento, para restabelecer a sentença.

AUTUAÇÃO

Recte.: Varig S/A — Viação Aérea Rio-Grandense. Advogado: Pedro Augusto de Freitas Gordilho e outros. Recdo.: América Latina Companhia de Seguros e Outro. Advogado: Cláudio Valheri Lobato e outros.

SUSTENTAÇÃO ORAL

Sustentou, oralmente, o Dr. Pedro Augusto Freitas Gordilho, pela Recorrente.

CERTIDÃO

Certifico que a Egrégia Quarta Turma ao apreciar o processo em epígrafe, em sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

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

Votaram com o Relator os Srs. Ministros Fontes de Alencar, Salvio de Figueiredo, Barros Monteiro e Antonio Torreão Braz.

O referido é verdade. Dou fé.

Brasília, 22 de março de 1994. Claudia Austregesilo de Athayde — Secretária.

COMENTÁRIO

1. O STJ, pela sua 4ª Turma, vem de afirmar, nesse acórdão, o princípio da limitação de responsabilidade do transportador aéreo, sufragado quer nas convenções internacionais, quer no direito positivo brasileiro, ambos examinados no comentário.

2. No transporte aéreo internacional de mercadorias o tema subordina-se à Convenção de Varsóvia (modificada pelo protocolo de Haia, de setembro de 1955), promulgada no Brasil pelo decreto nº 20.704, em 24 de novembro de 1931. O art. 1º da Convenção de Varsóvia dispõe:

"I) *Aplica-se a presente convenção a todo transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efetuado por aeronave, mediante remuneração. Aplica-se igualmente aos transportes por aeronaves efetuados gratuitamente por empresas de transportes aéreos.*"

3. Durante certo tempo, sem proveito, sustentou-se que as disposições das convenções só valem para as hipóteses de acidentes ocorridos durante o transporte aéreo e não nos casos de extravio de bagagem por negligência ou imprudência. A afirmação, por ausência de base legal, não foi acolhida pelos Tribunais, porque o art. 18 da Convenção dispõe claramente, em seus incs. I e II:

"*I) Responde o transportador pelo dano ocasionado por destruição, perda ou avaria de bagagem despachada ou de mercadorias*, desde que o fato que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo.

II) Transporte aéreo, para os efeitos da alí-

nea precedente, é o período durante o qual a bagagem, ou as mercadorias, se acham sob a guarda do transportador, seja em aeródromo, seja a bordo da aeronave, seja em qualquer outro lugar, em caso de pouso fora do aeródromo."

4. Existe possibilidade de que, por acordo entre usuário e transportador, o limite da responsabilidade deste último venha a ser elevado. Para tanto basta que se faça *declaração especial*, pagando-se a *taxa suplementar*. Há, pois, na legislação pertinente, um procedimento a ser seguido por quem pretenda compensação para além do limite estabelecido.

5. José da Silva Pacheco, o celebrado comentador do Código Brasileiro da Aeronáutica, torna clara esta exigência em comentário ao art. 262 — dado corretamente por ofendido no acórdão comentado —, que tem correspondência com o art. 22 da Convenção de Varsóvia (José da Silva Pacheco, *Comentário ao Código Brasileiro da Aeronáutica*, Ed. Forense, 1990, p. 526):

"Seguindo as convenções internacionais, que prevêem a declaração especial, como se vê do art. 22 da Convenção de Varsóvia-Haia e propostas de emendas posteriores, o dispositivo admite que o expedidor de carga faça declaração especial de valor, mediante pagamento suplementar referente ao seguro obrigatório (*art. 281, I, in fine*).

Da mesma forma que, no transporte de passageiro, poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório, entre o transportador e o passageiro (art. 257, parágrafo 1º), pode-se declarar o valor da mercadoria no respectivo conhecimento (arts. 235, X e 241, in fine), cobrando-se o seguro a ela relativo (art. 281, I, in fine).

A taxa suplementar, a que se refere o art. 262, diz respeito ao prêmio de seguro correspondente para garantir a responsabilidade civil decorrente da perda ou avaria da mercadoria pelo valor declarado e não pelo valor previsto no referido art. 262."

6. As hipóteses de negligência e imprudência não alteram os termos da questão, pois ainda que comprovadas, os limites estabelecidos da responsabilidade do transportador aéreo, na hipótese de não ter havido declaração especial por ocasião da entrega da mercadoria para o transporte, só não tem aplicação se houver *dolo* ou *culpa grave*.

7. Com efeito, a Convenção de Varsóvia negava ao transportador o direito de beneficiar-se dos limites de responsabilidade se o dano proviesse de seu dolo ou de culpa sua *"quando, segundo a lei do Tribunal que conhecer a questão, for considerada equivalente ao dolo"*. A Convenção de Haia, de 1955, substituiu o texto do art. 25 para dizer que não se aplicam os limites se ficar provado *"que o dano resulta de uma ação ou omisão do transportador ou de seus prepostos, cometidas com a intenção de causar dano, ou temerariamente e com consciência de que provavelmente, causaria o dano"*.

8. O mesmo José da Silva Pacheco informa que, pelo Protocolo Adicional de Montreal de nº 4, ajustado em 1975, deu-se nova redação ao art. 25, para ficar assim enunciado:

"No transporte de passageiros e de bagagens, os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se for provado que o dano resulta de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, cometidas com a intenção de causar dano ou, temerariamente, e com a consciência de que provavelmente o causaria; todavia, no caso de ação ou omissão de prepostos, dever-se-á provar, igualmente, que agiram no exercício de suas funções."

9. Foi, pois suprimida a invocação da culpa, que constava do texto de 1929, da Convenção de Varsóvia, para se excluir os limites apenas diante de ação, do transportador ou de seus prepostos, cometida com a intenção de causar ou, temerariamente, e com consciência de que provavelmente causaria dano.

10. Mais uma vez conceda-se a palavra a José da Silva Pacheco, em suas reflexões sobre esta exclusão, e a interpretação que se deve dar ao dispositivo, que tem correspondência no art. 248 no Código Brasileiro do Ar (José da Silva Pacheco, obra citada, p. 492):

"Verifica-se, pois, que foi suprimida a invocação da culpa, que constava no texto de 1929, da Convenção de Varsóvia, para apenas excluir os limites para "a ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos,

cometida com a intenção de causar dano ou, temerariamente, e com consciência de que provavelmente o causaria."

Essa ação ou omissão intencional corresponde, exatamente, ao que dispõe a primeira parte do parágrafo 1° do art. 248, ou seja, "quando o transportador ou seus prepostos quiserem o resultado", e a ação ou omissão temerária e consciente da probabilidade da ocorrência do dano, corresponde ao que dispõe a segunda parte do mesmo parágrafo, ou seja, "assumiram o risco de produzi-lo".

Assim, ao aplicar-se o art. 248, não se há de ater-se, exageradamente, às palavras "dolo" e "culpa-grave", mas exatamente ao que elas significam e que vem dito, de forma clara e precisa, no parágrafo 1° do mesmo artigo.

Na verdade, o texto, com a emenda da Câmara, equipara o dolo à culpa-grave e esta àquela e ocorrem sempre que ficar comprovado que o transportador quis o resultado danoso ou assumiu, temerária e conscientemente, risco de produzi-lo, sabendo de antemão, que, provavelmente, produziria com sua ação ou omissão, como se encontra no art. 25 da Convenção de Varsóvia-Haia-Montreal.

Não há necessidade de se volver ao direito antigo, desenterrando tema proscrito pela doutrina e legislação contemporâneas, relativo à graduação da culpa, porque a "culpa-grave" a que se refere o art. 248, nos precisos termos do seu parágrafo 1° equipara-se ao dolo e somente ocorre quando o transportador ou seus prepostos quiserem o resultado ou assumiram, temerariamente, o risco de produzi-lo sem providências para evitá-lo.

11. As hipóteses aí focalizadas, como já se mostrou, não foram questionadas na ação na qual foi proferido o acórdão. Alude-se, simplesmente, a culpa da ré pelo extravio da mercadoria, nunca a dolo, que não se presume e deve ser inequivocamente aprovado. Não se fez qualquer prova de deliberação ou vontade consciente da transportadora, ou de seus prepostos, de extraviar a mercadoria.

12. A própria falta grave não se equipara ao dolo, como é princípio universalmente recolhido na doutrina e nas legislações dos povos cultos (Lalou, *La Responsabilitè Civile*, p. 301 e 302, n° 415, 8ª EDf., de 1949).

13. A doutrina brasileira é unânime em ressaltar a limitação, salvo quando provado o dolo do transportador ou de seus prepostos. Alinham-se, a seguir, trechos de obras clássicas que assinalam essa limitação:

"A característica de nossos direitos aeronáuticos, seguindo a trilha da Convenção de Varsóvia que disciplina o transporte aéreo internacional (decreto-lei n° 20.704, de 24 de novembro de 1931), é a limitação de responsabilidades" (Eurico Paulo Valle, *Comentário ao Código Brasileiro do Ar*, Ed. Forense, de 1973, p. 168).

"A responsabilidade civil do transportador pelos danos acontecidos na vigência do contrato tem uma limitação legal, no que concerne ao valor da indenização, a não ser que resulte de dolo dele ou de seus prepostos quando, então, não terão nenhum efeito as disposições que excluam ou atenuem as responsabilidade." (J.C. Sampaio de Lacerda, *Responsabilidade Contratual do Transporte Aéreo*, Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço, vol. 31, p.88).

"No transporte de carga ou bagagem, salvo convenção entre as partes, será limitada a quantia calculada por quilo à base de 1/3 (um terço) do maior salário mínimo vigente no país (art. 103, parágrafo 1°). Para a Convenção de Varsóvia: 250 francos por quilo (art. 22)" (J.C. Sampaio de Lacerda, *Curso de Direito Privado da Navegação — Direito Aeronáutico*, v. 2, p. 149).

"Já tivemos oportunidade de assinalar que a limitação de responsabilidade constitui princípio fundamental, informador não apenas da Convenção de Varsóvia, mas também de numerosas legislações aeronáticas nacionais, inclusive a brasileira (...).

Estruturando a disciplina interna de tal setor segundo moldes acolhidos pela norma convencional, o legislador brasileiro naturalmente assim agiu por admitir procedência dos motivos que inspiraram os elaboradores do ordenamento internacional. Importa, por isso mesmo, referir que, ao consagrarem o princípio da limitação de responsabilidade do transportador aéreo, os delegados à Conferência de

Varsóvia estavam inovando, embora a inovação consistisse tão-somente em estender a um campo recém-aberto, forma de procedimento de há muito conhecida em Direito Marítimo." (OCTANNY SILVEIRA DA MOTA, *da Responsabilidade Contratual do Transportador Aéreo*, Ed. Saraiva, 1966, p. 113).

14. No tocante à jurisprudência, acentuou-se de modo marcante o entendimento por igual afeiçoado ao princípio da limitação da responsabilidade em face do art. 22 da convenção de Varsóvia e do dispositivo correspondente nos vários diplomas que, sucessivamente, disciplinaram o direito aeronáutico brasileiro. Sirvam de exemplo os seguintes julgados, pronunciados pelas várias cortes judiciárias brasileiras, inclusive pelo Eg. Supremo Tribunal Federal, começando com acórdãos do extinto mas justamente celebrado Tribunal Federal de Recursos:

I) "Processo Civil. Coisa julgada. Ementa."

II) "Transporte aéreo, extravio de carga, critério de cálculo da indenização pela Convenção de Varsóvia."

III) "A ementa do acórdão não fez coisa julgada."

IV) "A moeda da Convenção de Varsóvia é franco-francês ou Poincarê definido por determinada medida e título de ouro."

V) "Condenada a pagar a dívida em moeda estrangeira e considerada em mora desde a citação inicial, o devedor responde pela variação do câmbio entre a data de vencimento e da liquidação, salvo estipulação de taxa fixa." (Acórdão proferido pelo extinto Tribunal Federal de Recursos na AC 35.737, que teve como relator o Min. Paulo Távora, 2ª Turma).

"*Transporte aéreo internacional. Extravio de carga. Responsabilidade. A indenização corresponde a 250 francos moeda-ouro da Convenção de Varsóvia, por quilo da mercadoria extraviada segundo a conversão oficial vigente na data do julgamento.*" (Acórdão do Tribunal Federal de Recursos na AC 41.535, DJ, 17.09.76, p. 8.075).

15. No mesmo sentido, do mesmo TFR, podem ser indicados os seguintes antecedentes: AC 28.856, Ministro Godoy Ilha; AC 34.417, Relator Ministro Correa Pina (julgado em 06.10.76); AC 40.354, Rel. Ministro Jarbas Nobre, julgado em 29.09.76; AC 45.942, Relator Ministro Amarílio Benjamim, julgado em 05.11.76; AC 40.577 e AC 42.444.

16. Ainda, do mesmo Tribunal, da lavra do hoje Ministro do Supremo Tribunal Federal José Néri da Silveira, merece ser ressaltado o seguinte acórdão. (Tribunal Federal de Recursos, Apelação Cível 47.711, do Rio Grande do Sul, sendo apelantes a Companhia Seguros Cruzeiro do Sul e Varig S/A e apelados os mesmos, publicado no *DJ* de 26.04.79):

"*Transporte aéreo.*

Extravio de mercadoria. Não comprovação do dolo da transportadora.

Ação de reembolso, por sub-rogação de direitos.

Inaplicável, na espécie, a Convenção de Varsóvia, por se tratar de transporte aéreo dentro do território nacional.

Mercadoria de valor não declarado, inexistindo pagamento da taxa "ad valorem".

Responsabilidade da ré limitada ao disposto no art. 103, parágrafo 1º, do Código Brasileiro do Ar, com a alteração introduzida pela Lei nº 6.205/1975, e observado o coeficiente de atualização fixado pelo Decreto nº 65.704, de 1975.

Apelo da Autora desprovido.

Recurso da ré a que se dá provimento, para determinar seja observado o disposto no art. 21, do CPC, no cálculo dos honorários de advogados e das custas."

17. Seguem-se, com transcrições das ementas, julgadas de várias cortes judiciárias brasileiras, versando a limitação da responsabilidade, quer em face da convenção de Varsóvia, quer em face do Código Brasileiro da Aeronáutica:

"TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANO. TRANSPORTE DE CARGA.

Vige no Brasil o princípio da limitação da responsabilidade cogitado no art. 103, parágrafo 1º, do C.B.A., salvo estipulação em contrário ou dolo de Transportador. Subsiste a limitação, mesmo que não tenha ocorrido acidente aviatório, na acepção literal do vocábulo.

A seguradora sub-rogada não pode pleitear mais do que o segurado teria direito, porque a sub-rogação tem como marco extremo o direito do segurado.

A limitação da responsabilidade encontra justificativa no princípio da eqüidade. Para efeitos de cálculo da sucumbência recíproca, deve-se levar em conta indenização corrigida, bem assim a evitada, essa também corrigida.

Recurso provido. Sentença reformada." (RGS, Tribunal de Alçada, AC 183020346, IV, Câm. Civ., *DJ*, 01.06.83).

"*TRANSPORTE AÉREO — Mercadoria extraviada — Indenização Limite — Convenção de Varsóvia e Protocolo de Haia — Decretos nº 20.704/31 e 56.463/65.*

Ementa Oficial: Ação Sumaríssima. Responsabilidade da transportadora por extravio de mercadoria em transporte internacional por via aérea. Não havendo sido paga a taxa "ad valorem", o valor da indenização há de sujeitar-se ao limite estabelecido de acordo com o item 2 do art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as alterações introduzidas pelo Protocolo de Haia, incorporadas ao ordenamento jurídico Nacional graças aos Decretos 20.704 e 56.463. Apelações providas." (RT, 576/243)

"*Transporte de Mercadorias — Via Aérea — Relógios — Extravio — Ação de Reembolso ajuizada pela seguradora contra o transportador — Ação procedente em parte.*

Ementa oficial: transporte aéreo doméstico. Ação de reparação de dano. Vigie no Brasil o princípio da limitação da responsabilidade, cogitado no art. 103, parágrafo 1º, do Código Brasileiro do Ar, salvo estipulação em contrário ou dolo do transportador. Subsiste a limitação, mesmo que não tenha ocorrido acidente aviatório, na acepção literal do vocábulo.

A seguradora sub-rogada não pode pleitear mais do que o segurado teria direito, porque a sub-rogada tem como marco extremo o direito do segurado.

A limitação de responsabilidade, encontra justificativa no princípio de eqüidade." (RT, 584-224)

"Trata-se, portanto, de transporte aéreo internacional, devidamente definido na Convenção de Varsóvia, aplicável no Brasil por força do Decreto 20.704, de 1931, com as modificações introduzidas pelo Protocolo de Haia, de 28.09.55 e Decreto nº 56.463, de 15.06.65. Esse último estabelece que a Convenção é aplicável a todo o transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efetuado por aeronave.

A postulação da apelante de não prevalência da limitação de responsabilidade prevista na Convenção, não pode prosperar, mormente se considerarmos que o art. 18, 2, disciplina o que venha a ser transporte aéreo, para efeitos de responsabilizar o transportador. Decorre de tal dispositivo que o transporte aéreo (para fins de responsabilidade) é aquele período durante o qual a bagagem ou a mercadoria permaneça sob a guarda da empresa transportadora, ainda que em terra ou fora da aeronave. E seu art. 24, sujeita a ação de responsabilidade aos limites impostos pela Convenção. Daí por que não se pode ampliar o debate como pretendido pela apelante.

Referente a indenização, desde que inexistente declaração do valor da mercadoria no momento do embarque e indemonstrado o dolo ou a culpa grave da transportadora, únicas exceções à regra da Convenção, o valor a ser indenizado é aquele fixado na respeitável sentença (art. 22, 2, A) correspondente a 250 francos-ouro poincaré (cf. art. 22, item 4º da Convenção) por quilo de peso da mercadoria extraviada." (1º Trib. Alçada Civil de SP, v. 132, p. 240, Rev. Lex).

"Transporte aéreo. Limitação da responsabilidade do transportador, nos termos da Convenção de Varsóvia, aprovada pelo Decreto 20.704, de 24.11.31, conforme emendada pelo Protocolo de Haia, aprovado pelo Decreto leg. 31, de 12.12.63. Recurso extraordinário provido, em parte." (STF, RE 64.310, Min. Oswaldo Trigueiro, RTJ, 47-681).

"Não se tendo alegado, nem provado, que o dano sofrido pela mercadoria resultou de ato ou omissão intencional da transportadora, entendo aplicável ao caso a regra do art. 22 da Convenção de Varsóvia, que limita a 250 francos por quilograma a responsabilidade da transportadora.

Pelo exposto e *data venia* do eminente Relator, conheço do recurso e lhe dou provimento, em parte, para reduzir a condenação imposta à recorrente aos limites previstos no art. 22, item II, da Convenção para a Unificação das Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, firmada em Varsóvia em 12.10.29."

(RTJ, voto do Ministro Oswaldo Trigueiro no mesmo RE 64.310, 47-684).

"Comercial. 1) Seguro de mercadorias importadas por via aérea. Extravio. Indenização pedida contra a seguradora. Defesa desta mediante a invocação de cláusula especial relativa à importância segurada, nos seguros de importação, segundo a qual, no caso de embarque aéreo com emissão de conhecimento sem valor declarado, e não havendo pagamento de prêmio adicional, o limite de responsabilidade da empresa aérea transportadora se reduz a valor correspondente ao previsto na Convenção de Varsóvia, de 1929. 2) Não-conhecimento do recurso da seguradora a esse propósito, mediante indicação de alínea inexistente no art. 119, III, da Constituição (letra e), a prejudicar, de logo, qualquer exame do apelo. Acórdãos que, se examinados, não seriam divergentes." (RE 100.664, Min. Décio Miranda, *RTJ*, 108-431)

18. O acórdão ora comentado — breve na sua expressão, mas significativo no seu conteúdo — afeiçoa-se a esse entendimento predominante e confirma a adesão do Superior Tribunal de Justiça ao relevante princípio. *Pedro Gordilho*, Advogado em Brasília e São Paulo.