



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000436368

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1053242-45.2023.8.26.0002, da Comarca de São Paulo, em que são apelantes ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A. e DHL GLOBAL FORWARDING REPRESENTADA POR DHL GLOBAL FORWARDING BRAZIL LOGISTICS LTDA., é apelado TOKIO MARINE SEGURADORA S.A..

ACORDAM, em 37ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "POR MAIORIA DE VOTOS, EM JULGAMENTO PROFERIDO NOS TERMOS DO ART. 942 E § 1º DO CPC., NEGARAM PROVIMENTO AOS RECURSOS. VENCIDO EM PARTE O RELATOR, QUE DECLARA. ACÓRDÃO COM O 2º DESEMBARGADOR.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores AFONSO CELSO DA SILVA, vencedor, JOSÉ WAGNER DE OLIVEIRA MELATTO PEIXOTO, vencido, AFONSO CELSO DA SILVA (Presidente), SERGIO DA COSTA LEITE, PEDRO KODAMA E EMÍLIO MIGLIANO NETO.

São Paulo, 29 de abril de 2025

AFONSO CELSO DA SILVA

RELATOR DESIGNADO

Assinatura Eletrônica



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

APELAÇÃO CÍVEL nº 1053242-45.2023.8.26.0002

APELANTES: ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S.A. E DHL GLOBAL FORWARDING REPRESENTADA POR DHL GLOBAL FORWARDING BRAZIL LOGISTICS LTDA.

APELADO: TOKIO MARINE SEGURADORA S.A.

COMARCA: SÃO PAULO

VOTO: 29.851

ACÓRDÃO

DIREITO CIVIL – OBRIGAÇÕES – ESPÉCIES DE CONTRATOS – SEGURO - TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA – Ação regressiva movida por seguradora contra transportadora aérea e agente de cargas – Sentença de procedência.

Preliminar de ilegitimidade passiva do agente de cargas desacolhida – Hipótese em que a agente de carga, na operação de transporte questionada, é parte legítima para responder pela ação regressiva, eis que participou ativamente da atividade de transporte aéreo, tendo contribuído para a situação exposta na inicial.

Prevalência das Convenções de Varsóvia e Montreal sobre a matéria envolvendo a indenização material em transporte aéreo internacional de carga - Tema 210 STF - Provas suficientes das avarias nas mercadorias, ocorridas durante o transporte aéreo - Responsabilidade e obrigação de indenizar que decorrem do contrato de transporte e também de culpa na prestação do serviço – Pretensão de limitação tarifária do valor da indenização - Rejeição - Só é aplicável a indenização tarifada do artigo 22, item 3, da Convenção de Montreal quando não houver declaração especial de valor da carga fornecida ao transportador aéreo - A “commercial invoice” e o “conhecimento de transporte aéreo” (“airway bill”) atendem ao requisito, pois neles constam explicitamente as especificações do produto,



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

*bem como o valor exato da carga transportada.
Recursos improvidos.*

Vistos.

Com o respeito próprio por todos os posicionamentos adotados, apresento parcial divergência quanto ao desfecho proposto no caso *sub examine*, com as observações que seguem.

Adoto o relatório da r. Sentença e a complementação do e. Relator sorteado.

1. Inicialmente, reconheço a legitimidade do agente de cargas para figurar no polo passivo desta demanda.

Com efeito, nos termos do que decidiu a r. sentença, a requerida DHL foi contratada pela segurada da autora como agente de cargas, integrando a cadeia dos que, de alguma forma, foram responsáveis pelo transporte, do que decorre a sua legitimidade para integrar o polo passivo da presente lide.

Saliente-se que a relação da segurada e dos que integraram a cadeia de consumo responsável pelo saída das mercadorias do ponto de origem e entrega em seu destino é de consumo, e a seguradora se subroga nos direitos da segurada.

A DHL GLOBAL, como agente de carga, na operação de transporte questionada, é parte legítima para responder pela ação regressiva, eis que participou ativamente da atividade de transporte aéreo, tendo contribuído para a situação exposta na inicial.

Não se perca de vista que, no caso, há solidariedade entre as empresas integrantes da cadeia da prestação de serviços, na forma dos arts. 186, 927, 942 e 756 do CC/02.

Assim, está evidenciada a pertinência subjetiva da empresa agente de carga - envolvida na logística do transporte da carga avariada -, para figurar no presente feito.

Nesse sentido:

APELAÇÕES CÍVEIS. Ação regressiva movida por seguradora contra a companhia aérea e a agente de cargas. Transporte aéreo internacional de cargas. Legitimidade passiva "ad causam" da parte ré caracterizada. Integrantes da cadeia de fornecimento do serviço. Responsabilidade e dever de indenizar caracterizados. Sub-rogação. Provas suficientes de que as avarias se deram durante o transporte aéreo. Impossibilidade de limitação da indenização pela Convenção de Montreal. Declaração de valores de bens comprovada. Princípio da ampla reparação. Sentença de procedência mantida. RECURSOS NÃO PROVIDOS. (TJSP; Apelação Cível 0058924-78.2012.8.26.0100; Rel. Des. Emílio Migliano Neto; 23ª Câmara de Direito Privado, j. 26/6/2024).

APELAÇÃO - Ação Regressiva - Contrato de seguro - Transporte aéreo internacional de mercadorias - Sentença de procedência, que condenou as rés de forma solidária à restituição do valor dispendido pela seguradora, em razão das mercadorias apresentarem avarias e perdas - Recurso de ambas as rés - Legitimidade passiva da agente de cargas reconhecida, pois a responsabilidade de todos os transportadores é solidária (art. 756, do CC) - Legitimidade ativa da seguradora reconhecida (Súmula 188, do STF) - Responsabilidade objetiva de todas as empresas que compõem a cadeia de transporte - Comprovação das avarias juntadas aos autos - Requeridas que não se desincumbiram do seu ônus de comprovar suas alegações (art. 373, II, CPC) - Pagamento de indenização realizada com ausência de lastro contratual não verificada - Aplicação da Convenção de Montreal (Tema 210, do STF), sem a incidência, no entanto, da limitação do montante a ser restituído, em razão da presença de declaração de valor de carga ("Invoice"). RECURSOS DESPROVIDOS. (TJSP; Apelação Cível 1031224-27.2023.8.26.0003; Rel. Des. Marco Pelegrini; 16ª Câmara de Direito Privado; j. 27/8/2024).

2. A respeito do valor a ser indenizado, tenho que, via de regra, a limitação da indenização prevista na Convenção de Montreal na seara dos danos materiais que deve ser aplicada também para os casos de transporte aéreo de mercadorias, conforme precedentes do C. STJ, salvo na hipótese em que a transportadora teve ciência inequívoca do valor das mercadorias transportadas, conforme ocorreu na hipótese dos autos, pois, como bem anotou o e. Relator: *A "commercial invoice" e o "conhecimento de transporte aéreo" ("airway bill") atendem ao requisito, pois neles constam explicitamente as especificações do produto, bem como o valor exato da carga transportada.*

Não se desconhece o julgado da Primeira Turma do STF (ARE 1.146.801/RJ - Rel. Min. Alexandre de Moraes), que restringiu a aplicação de tal tema ao transporte de pessoas. Todavia, não se trata de decisão com efeito

vinculante, porquanto não se enquadra no rol do art. 927 do Código de Processo Civil.

Ocorre que uma observação mais amiúde de recentes julgados da Corte, especialmetne notadamente o ARE 1164624 ED-AgR, revela que tem sido prestigiado o entendimento já firmado no julgamento do Tema de Repercussão Geral nº 210, cujo voto condutor assentou que “as disposições previstas nos acordos internacionais aqui referidos aplicam-se exclusivamente ao transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens ou carga”.

Outrossim, o C. Superior Tribunal de Justiça, competente para decidir sobre a matéria infraconstitucional, é firme em ambas as Turmas em dizer que a Convenção de Montreal se aplica ao transporte aéreo de cargas (STJ - Quarta Turma, AgInt no REsp 1874764 / SP, Rel. Ministro Luis Felipe Salomão, j. 21/06/2021, DJe 29/06/2021; Terceira Turma, AgInt no REsp 1814008 / SP, Rel. Ministro Marco Aurélio Bellizze, J. 10/08/2020, DJe 17/08/2020).

Porém, dos documentos mencionados, tem-se que a transportadora estava plenamente ciente do valor das mercadorias e, por conseguinte, assumiu o risco do transporte.

Poderia ela, se necessário, ter cobrado valor suplementar pelo transporte, porém, não há nos autos qualquer documento que demonstre tal exigência e/ou o seu descumprimento pela contratante do transporte.

Neste diapasão, aplicável ao caso a exceção prevista no art. 22, item 3, da Convenção de Montreal, que afasta a indenização tarifária e autoriza a indenização pelo valor declarado proporcionalmente à carga



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

extraviada.

A sucumbência é a fixada em primeiro grau; majoro os honorários devidos para 15% sobre a base de cálculo definida em primeiro grau.

Ante o exposto, **NEGO PROVIMENTO** aos recursos.

É como voto.

AFONSO CELSO DA SILVA

2º Desembargador

(assinado digitalmente)



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Apelação nº 1053242-45.2023.8.26.0002

Apelantes: Dhl Global Forwarding Representada por Dhl Global Forwarding Brazil Logistics Ltda. e ABSA Aerolinhas Brasileiras S/A

Apelada: Tokio Marine Seguradora S/A Comarca: São Paulo – Foro Regional II - Santo Amaro - 8ª Vara Cível

Juíza de 1º Grau: Adriana Marilda Negrão

Órgão de 2º Grau: 37ª Câmara de Direito Privado

Relator: JOSÉ WAGNER DE OLIVEIRA MELATTO PEIXOTO

DECLARAÇÃO DE VOTO, com ementa, Nº 31952

DIREITO CIVIL – OBRIGAÇÕES – ESPÉCIES DE CONTRATOS – SEGURO - TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA – Ação regressiva movida por seguradora contra transportadora aérea e agente de cargas – Sentença de procedência – Preliminar de ilegitimidade passiva do agente de cargas acolhida – Hipótese em que a agenciadora da carga, por ser mera intermediária e pelo fato de desempenhar mero serviço auxiliar, sem executar efetivamente o transporte da carga, não pode ser responsabilizada pelas avarias ocorridas no transporte aéreo - Processo, em relação à agenciadora, extinto sem resolução do mérito, com inversão do ônus de decaimento – Prevalência das Convenções de Varsóvia e Montreal sobre a matéria envolvendo a indenização material em transporte aéreo internacional de carga - Tema 210 STF - Provas suficientes das avarias nas mercadorias, ocorridas durante o transporte aéreo - Responsabilidade e obrigação de indenizar que decorrem do contrato de transporte e também de culpa na prestação do serviço – Pretensão de limitação tarifária do valor da indenização - Rejeição - Só é aplicável a indenização tarifada do artigo 22, item 3, da Convenção de Montreal quando não houver

declaração especial de valor da carga fornecida ao transportador aéreo - A “*commercial invoice*” e o “*conhecimento de transporte aéreo*” (“airway bill”) atendem ao requisito, pois neles constam explicitamente as especificações do produto, bem como o valor exato da carga transportada – Sentença parcialmente modificada - Precedentes - **Recurso da corré DHL provido**, e o da **corré ABSA, desprovido**, e majorados honorários advocatícios (CPC, art. 85, §11).

Trata-se de recursos de apelação interpostos contra a r. sentença proferida em 25/11/2025 (fls. 483/492), de relatório adotado, que julgou procedente a ação, “*com fulcro no art. 487, I, do Código de Processo Civil, para condenar solidariamente as rés a pagarem à autora R\$ 9.159,03, referentes à indenização paga ao beneficiário do seguro, com correção monetária pelo IPCA, desde o desembolso (21/10/2022), e juros de mora pela taxa SELIC, deduzido o índice de atualização monetária aplicado, desde a citação, conforme nova redação dos arts. 389, parágrafo único, e 406, § 1º, do Código Civil, dada pela Lei 14.905/24. Condeno[u] solidariamente as rés, por força da sucumbência, a pagarem as custas e despesas processuais, bem como honorários advocatícios que fixo em 10% do valor da condenação, nos termos do art. 85, §2º, do CPC*”.

Apelo da corré ABSA - **Aerolinhas Brasileiras S/A** (fls. 496/516) alegando, em síntese, que “*são aplicáveis as normas da Convenção de Montreal, uma vez que esta se trata de Lei específica, portanto, aplicável aos casos de transporte aéreo internacional, situação essa do transporte aéreo discutido na presente demanda*”; que “*não foi a responsável pelos alegados danos*”; que “*a embalagem de forma correta é de responsabilidade da importadora, ou de seu agente de cargas, que foi contratado exatamente para fazer a tramitação da melhor forma possível, assegurando que as mercadorias foram corretamente embaladas*”; que “*disponibiliza aos seus clientes, em seu sítio eletrônico recomendações de envio e o tipo de embalagem que a carga precisa para ser embarcada*”; que “*as condições de*

embalagem são fornecidas pelo contratante do serviço e não pela Apelante”; que “sem que haja o fornecimento do estado da mercadoria transportada antes e após o embarque, não se pode falar em falha da Apelante, uma vez que os objetos podem ter sido entregues sem a embalagem correta, sendo que, nesta hipótese, a culpa é exclusiva da seguradora da Apelada, que falhou em fornecer a embalagem correta ao manuseamento e transporte, nos moldes determinados”; que “A mera alegação de que o transportador tem conhecimento do valor da carga transportada pois recebeu o invoice não pode ser causa para afastar a aplicação da Convenção de Montreal, uma vez que o invoice não faz parte do texto legal, onde apenas a declaração específica na AWB [Air Waybill é o conhecimento aéreo que cobre uma determinada mercadoria, embarcada individualmente numa aeronave, sendo emitido diretamente pela empresa aérea para o exportador] e o pagamento suplementar são as únicas duas formas, cumulativas, de afastar a indenização tarifada. Quando o importador não declara o valor da sua carga na AWB ele não recolhe a taxa suplementar e, dessa forma, não pode requerer a indenização integral”. Pede provimento para modificação da sentença com a improcedência da ação e, alternativamente, que a condenação seja “limitada a 17 direitos especiais de saque (DES) por quilo de mercadoria avariada, nos termos do artigo 22.3 e 4 da Convenção de Montreal”.

Apelo da corré DHL (fls. 519/534) arguindo, em preliminar, ilegitimidade de parte passiva, e no mérito, que “*impugnou a documentação juntada aos autos pela Autora, visto que não possuem o condão de comprovar que o alegado dano teria ocorrido sob a responsabilidade da DHL*”; que a autora apresentou “*documento produzido unilateralmente*”; que “*toda e qualquer impugnação mais complexa e detalhada restou inviabilizada, visto que a Apelada descartou a mercadoria sem oportunizar a vistoria da Apelante*”; que “*é normal que as embalagens sofram danos leves durante o transporte da carga, por isso a embalagem é composta por diversas camadas de proteção*”; e, que “*A Convenção de Montreal impõe que o proprietário da carga faça uma declaração especial do valor da carga e pague uma taxa extra para receber o valor integral da carga, em casos de danos. Não tendo sido feita esta declaração especial de valor, a r. sentença haverá de ser reformada para aplicar a limitação da responsabilidade prevista na própria Convenção, como no caso em tela*”.

Pede modificação da sentença.

Contrarrazões às fls. 540/342 e 580/628.

É o relatório.

Recurso conhecido. Presentes os pressupostos de admissibilidade recursal. Partes legítimas e regularmente representadas. A apelação, interposta pela corré ABSA em 18/12/2024, é tempestiva e preparada (fls. 517/518) e a interposta pela corré DHL em 19/12/2024, é tempestiva e preparada (fls. 535/536).

A sentença está proferida com a fundamentação que segue copiada: *“O feito comporta o julgamento antecipado, nos termos do art. 355, I, do CPC, eis que as provas produzidas são suficientes para o deslinde da controvérsia e as partes, de qualquer forma, não manifestaram interesse na produção de outras provas. Rejeito a preliminar de ilegitimidade passiva arguida pela ré DHL. A requerida DHL foi contratada pela segurada da autora como agente de cargas, integrando a cadeia de transportes, do que decorre a sua legitimidade para integrar o polo passivo da presente lide. Nesse sentido: (...). A tradução juramentada, postulada pela ré, é dispensável na hipótese dos autos, na medida em que a leitura do conhecimento de transporte e das "invoices", pela sua própria disposição, permite a identificação dos produtos, comprador e vendedor, bem como endereço de entrega. Ademais, trata-se de documentos usuais no ramo de atuação das rés, de modo que a ausência da apresentação de tradução não implica em prejuízo à parte adversa. Restou incontroverso que as mercadorias foram aceitas pela transportadora aérea, sem ressalvas. No Manifesto de Trânsito Aduaneiro e Armazenamento, emitido quando do desembarque das mercadorias no Aeroporto de Guarulhos, foram registradas as avarias 'A' e 'C' (fls. 152). As avarias da carga foram ratificadas em relatório de danos emitido quando da entrada da mercadoria nas dependências da segurada, onde se verificam observações de que as caixas estavam amassadas (fls. 154/157). Ademais, o laudo produzido durante a regulação do sinistro, não impugnado especificamente pelas rés, certificou a descaracterização dos produtos hospitalares transportados (fls. 213). Por outro lado, a parte ré não se desincumbiu de provar que a avaria se limitou à*

embalagem dos produtos, como alegado. A responsabilidade do transportador é objetiva, respondendo pela incolumidade dos produtos desde o momento do recebimento até a entrega, cabendo-lhe conduzir a mercadoria ao destino, com as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado. Desse modo, basta a comprovação do transporte e a relação causal entre o comportamento e o dano ocorrido para caracterizar o inadimplemento contratual e, conseqüentemente, a responsabilidade de todas as pessoas jurídicas integrantes da cadeia de transporte, pelo incorreto manuseio e acondicionamento das mercadorias transportadas. A tese de culpa exclusiva da segurada da autora não merece guarida, eis que inexiste nos autos qualquer indício de que as embalagens utilizadas fossem inadequadas para acondicionar os produtos. Portanto, a responsabilidade das rés pela avaria dos bens não pode ser afastada, gerando a obrigação de ressarcimento dos danos materiais experimentados pela requerente, tendo em vista sua sub-rogação, por força do artigo 786, 'caput', do Código Civil, nos direitos da segurada. Observo que o C. STJ já se manifestou no sentido de que o entendimento consolidado pelo Supremo Tribunal Federal, no julgamento do Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ, sob o regime da repercussão geral (Tema 210/STF), abrange não apenas o transporte de passageiros e bagagens, como também o de cargas. Confiram-se: (...). Contudo, há de se fazer a ressalva de que não cabe a aplicação da indenização tarifada da Convenção de Montreal quando a carga transportada é devidamente informada, inclusive quanto a seu valor. Sobre o tema, confira-se: AÇÃO REGRESSIVA. INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA. DANO EM MERCADORIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. LIMITES DA RESPONSABILIDADE CIVIL. REGIME DE INDENIZAÇÃO TARIFADA. NORMAS E TRATADOS INTERNACIONAIS. TRANSPORTE DE PESSOAS, BAGAGENS OU CARGAS. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. CONVENÇÃO DE MONTREAL. ORIENTAÇÃO DO STJ. 1. Ação regressiva de indenização securitária. 2. O Supremo Tribunal Federal, no julgamento do Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ, sob o regime da repercussão geral (Tema 210/STF), consolidou o entendimento de que, "nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e

Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor". 3. "A orientação jurisprudencial do Supremo Tribunal Federal, no RE 636.331/RJ, DJe 25/05/2017, ao apreciar o Tema 210 da Repercussão Geral, firmou-se no sentido de que as normas e os tratados internacionais devem ser aplicados às questões envolvendo transporte internacional, seja este de pessoas, bagagens ou cargas, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal" (grifou-se)(AgInt no AREsp 1.175.484/SP, 3ª Turma, DJe 20/4/2018). Precedentes. 4. Agravo interno nos embargos de declaração no agravo em recurso especial não provido (STJ, AgInt nos EDcl no AREsp 1605415/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 16/11/2020, DJe 19/11/2020, destaques meus). AGRADO INTERNO NOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL - AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO DE DANOS - DECISÃO MONOCRÁTICA QUE DEU PARCIAL PROVIMENTO AO RECLAMO. INSURGÊNCIA RECURSAL DA PARTE AUTORA. 1. A pretensão indenizatória decorrente de danos a cargas ou mercadorias em transporte aéreo internacional está sujeita aos limites impostos pela Convenção de Montreal. Precedentes. 2. Agravo interno desprovido (STJ, AgInt nos EDcl no AREsp 1602817/SP, Rel. Ministro MARCO BUZZI, QUARTA TURMA, julgado em 31/08/2020, DJe 09/09/2020). No caso concreto, tem-se que o conhecimento de transporte aéreo de fls. 150 faz referência expressa ao valor declarado à alfândega (116.194,32 USD). Ademais, constam da commercial invoice as especificações do produto, bem como o valor exato da carga transportada (fls. 110/138), o que afasta a aplicação da indenização tarifada da Convenção de Montreal. Nesse sentido, já se manifestou o E. TJSP: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. TRANSPORTE AÉREO. CARGA.AVARIA. SEGURO. REGRESSO. CONVENÇÃO DE MONTREAL. DECADÊNCIA. LIMITE. 1. Ainda que a Convenção de Montreal se aplique a indenizações por dano material relativas a cargas, é certo que a própria convenção observou que não afetaria direito de regresso. O direito de regresso, então, segue normas internas. 2. Não cabe aplicação da indenização tarifada da Convenção de Montreal quando a carga transportada é devidamente informada, inclusive quanto a seu valor. O ressarcimento da seguradora deve ser integral, pelo valor demonstrado no recibo que escoltou a inicial. 3. A autora comprovou o protesto formal. E, de qualquer modo, o Mantra

Siscomex supriria sua falta. Diante disso, não há que se falar em decadência por falta de protesto. 4. As mercadorias foram recebidas pelas rés sem ressalvas e não chegaram incólumes ao seu destino, sendo as avarias registradas no mantra de importação na data da chegada ao Brasil. O que é suficiente para a condenação da contratada pela proprietária da carga, bem como pela empresa que efetivamente realizou o transporte, a quem cabe reembolsar a primeira. Recursos não providos (TJSP; Apelação Cível 1023789-07.2020.8.26.0100; Relator: Melo Colombi; Órgão Julgador: 14ª Câmara de Direito Privado; Data do Julgamento: 24/02/2021). Assim, é de rigor a condenação solidária das rés ao pagamento do valor de R\$ 9.159,03, correspondente ao valor transferido pela autora a sua segurada (fls. 246/247), com o abatimento de valores estimados a título de despesas e lucros esperados, cuja indenização estava prevista na apólice, conforme explicado pela autora a fls. 6/7 (...)."

Cuida-se de ação regressiva em que a seguradora pleiteia ressarcimento do valor da indenização que pagou à sua segurada, a importadora *Abbott Laboratórios do Brasil Ltda.* em decorrência dos danos causados nas mercadorias transportadas via aérea, no transporte internacional, fatos reconhecidos pelo juízo “*a quo*” que acolheu o pedido inicial; daí o inconformismo recursal.

Acolhe-se a preliminar de ilegitimidade passiva arguida pela corré DHL, a agente de carga.

A agenciadora da carga, não executou efetivamente o transporte da carga, desempenhando apenas serviço auxiliar. A corré intermediou o transporte aéreo de carga, efetuado por outra empresa, e não pode ser responsabilizada por danos ocorridos nas mercadorias durante o transporte aéreo, exceto no caso de dolo ou culpa grave, no caso, sequer cogitado.

A respeito, decidiu o C. Superior Tribunal de Justiça:

“TRANSPORTE AÉREO. DANO. RESPONSABILIDADE. TRANSPORTADOR. AGENTE DE CARGA. PELO DANO CAUSADO NA EXECUÇÃO DE TRANSPORTE AÉREO O RESPONSÁVEL É O TRANSPORTADOR, EXCLUÍDO O AGENTE DE CARGA, MERO AUXILIAR, DE ACORDO COM

O ART. 102, DO CODIGO BRASILEIRO DO AR". (REsp 16.226/SP, Rel. MIN. CLÁUDIO SANTOS, TERCEIRA TURMA, julgado em 26/10/1992, DJ 23/11/1992, p. 21882).

Este e. Tribunal de Justiça, inclusive com decisões desta C. 37ª Câmara de Direito Privado, decidiu do mesmo modo:

"APELAÇÃO. AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO. Sub-rogação. Contrato de transporte aéreo de coisas. Prescrição. Não ocorrência. Prazo prescricional de dez anos. Aplicação do Código Civil. Avaria de mercadoria. Prova da indenização. Responsabilidade objetiva do transportador pela entrega em perfeito estado. Ação também ajuizada contra a agenciadora da carga. Inadmissibilidade. Hipótese em que a agenciadora da carga, por ser mera intermediária e pelo fato de desempenhar mero serviço auxiliar, não exercendo efetivamente o transporte da carga, não pode ser responsabilizada pelo extravio ocorrido. Processo, em relação à agenciadora, extinto sem resolução do mérito. Sentença reformada. Recurso parcialmente provido." (TJSP; Apelação Cível 1004978-09.2014.8.26.0003; Relator(a): Pedro Kodama; Órgão Julgador: 37ª Câmara de Direito Privado; Data da Decisão: 25/11/2014; Data de Publicação: 25/11/2014) (g)

"APELAÇÃO - Ação indenizatória - Perecimento de carga enviada ao exterior - Carga que deveria permanecer na temperatura de - 18 graus C - Chegada no local de desembarque com temperatura inapropriada- Autora postula a Responsabilidade da Comissária de Despachos e Cia Aérea, pelo perecimento da carga - Sentença de procedência da ação- Condenação solidária - Insurgência recursal das rês- Comissária de Despachos - Ausência de responsabilidade pelo perecimento da carga- Trabalho que se resume e ao estudo logístico- Representação do exportado, cuidado com o frete e

***pagamento de taxas alfandegárias** - Cia Aérea assume o risco do transporte- serviço de transporte, tem caráter objetivo, com obrigação de resultado, de entregar a coisa incólume ao lugar de destino, respondendo por danos causados independentemente de culpa - Sentença parcialmente reformada - RECURSO DA RÉ MONTREAL PROVIDO E RECURSO DA CIA AÉREA PARCIALMENTE PROVIDO”. (TJSP; Apelação Cível 1084714-03.2019.8.26.0100; Relator (a): Ana Catarina Strauch; Órgão Julgador: 37ª Câmara de Direito Privado; Foro Central Cível - 38ª Vara Cível; Data do Julgamento: 10/08/2021; Data de Registro: 22/09/2021) (g)*

Dessa forma, no tocante a corré DHL, o processo é extinto sem resolução do mérito, com fundamento no art. 485, VI, do CPC, invertidos os ônus de sucumbência.

No que tange à corré, a aérea **Aerolinhas Brasileiras S/A-ABSA**, deve ser observada a decisão vinculante proferida pelo e. STF, no **Tema 210 (EDcl no ARE nº 766.618/SP) – tese revisada**: “*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. O presente entendimento não se aplica às hipóteses de danos extrapatrimoniais*”.

“TEMA 210 DA REPERCUSSÃO GERAL AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. PREVALÊNCIA DA CONVENÇÃO DE MONTREAL. AGRAVO REGIMENTAL PROVIDO PARA CONHECER DOS EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA E DAR PROVIMENTO AO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. 1. A jurisprudência do STF é firme no

sentido de estabelecer que o art. 178 da Constituição determina hierarquia específica aos tratados, acordos e convenções internacionais dos quais o Brasil seja signatário. 2. As Convenções de Varsóvia e Montreal englobam regras para transporte aéreo internacional de pessoas, bagagem e carga, nos termos do art. 1º da Convenção de Montreal, promulgada pelo Decreto 5.910/2006. 3. No caso de transporte internacional de carga, a responsabilidade do transportador por destruição, perda, avaria ou atraso da carga segue a regra do artigo 22 da Convenção de Montreal, que estipula como limite a quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma ou o valor declarado, no caso de 'declaração especial de valor de sua entrega no lugar de destino'. 4. Tal regra aplica-se, também, às seguradoras em caso de ação de regresso. 5. Agravo regimental provido”.

Trechos de destaque do voto vencedor:

“Entendo, portanto, que a tese fixada no tema 210 aplica-se a todo o tipo de conflito envolvendo transporte internacional, cujas normas tenham sido objeto de tratados internacionais firmados pelo Brasil” (...) “As Convenções de Varsóvia e Montreal englobam regras para transporte aéreo internacional de pessoas, bagagem e carga, nos termos do art. 1º da Convenção de Montreal, promulgada pelo Decreto 5.910/2006”.

Neste contexto, devem ser aplicadas as regras previstas nas Convenções de Varsóvia e Montreal em ações relativas ao transporte aéreo internacional, seja este de pessoas, bagagens ou carga, no que se referem às indenizações por danos materiais, inclusive às seguradoras em caso de ação de regresso.

Nos termos da Convenção Montreal, art. 18. “O transportador é responsável pelo dano decorrente da destruição, perda ou avaria da carga, sob a única condição de que o fato que causou o dano haja ocorrido durante o transporte

aéreo, da destruição, perda ou avaria da carga, sob a única condição de que o fato que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo”.

No caso ora telado, as avarias nos produtos hospitalares durante o transporte aéreo estão bem demonstradas pelo Aviso de Sinistro (fls. 204/207), fotografias das caixas (fls. 208/209 e 217/218) e laudo conclusivo, atestando a descaracterização dos produtos (fls. 213), não se limitando o dano à embalagem, como alega a transportadora.

E não há base para reconhecimento de que os danos se devem ao irregular acondicionamento da carga, visto que tal fato não restou comprovado, e nem se aquilata a vista do estado das caixas, conforme fotografias à fls. 217/218, saídas assim do avião e assim nele não entradas.

De todo modo, compete à companhia área, quando do embarque, verificar se as mercadorias estão devidamente embaladas, posto que poderá recusar o transporte.

É o que estabelece o art. 747 do Código Civil: *“O transportador pode recusar-se a receber mercadorias deterioradas, ou que não vierem acompanhadas dos documentos indispensáveis ao seu trânsito, ou que não estiverem devidamente acondicionadas ou embaladas, ou, ainda, que possam danificar outras ou o próprio veículo em que devam ser conduzidas”.*

Em não havendo recusa assume a transportadora o ônus da entrega no destino dos bens transportados incólumes, inalterados, do que descurou, inclusive com a manifesta culpa articulada na causa de pedir (CC, art. 186, 786 e 927), tornando-se responsável e obrigada a reparar o resultado danoso, no caso de ordem material e perante a seguradora que se sub-rogou nos direitos da segurada, a dona da carga transportada.

Com feito, demonstrada a culpa da empresa transportadora deve esta indenizar a seguradora.

No que tange ao valor da indenização, dispõe a Convenção de

Montreal:

“Art. 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 entregá-lo 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.

5. As disposições dos números 1 e 2 deste Artigo não se aplicarão se for provado que o dano é resultado de uma ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com

intenção de causar dano, ou de forma temerária e sabendo que provavelmente causaria dano, sempre que, no caso de uma ação ou omissão de um preposto, se prove também que este atuava no exercício de suas funções.

6. Os limites prescritos no Artigo 21 e neste Artigo não constituem obstáculo para que o tribunal conceda, de acordo com sua lei nacional, uma quantia que corresponda a todo ou parte dos custos e outros gastos que o processo haja acarretado ao autor, inclusive juros. A disposição anterior não vigorará, quando o valor da indenização acordada, excluídos os custos e outros gastos do processo, não exceder a quantia que o transportador haja oferecido por escrito ao autor, dentro de um período de seis meses contados a partir do fato que causou o dano, ou antes de iniciar a ação, se a segunda data é posterior.

Dos dispositivos retro, infere-se que a indenização será limitada/tarifada nos casos de destruição, perda ou dano da carga, exceto quando houver “Declaração Especial de Valor da Carga” fornecida ao transportador aéreo.

A fatura “Commercial Invoice” (fls. 110/138) e o “Conhecimento de Transporte Aéreo” - "airway bill" (fls. 150), atendem adequadamente a tal requisito, pois neles constam explicitamente as especificações dos produtos e o valor da carga transportada e asseguram o conhecimento prévio da transportadora sobre o valor da carga.

Nesse sentido, decisão desta C. 37ª Câmara de Direito Privado:

“APELAÇÃO. AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO DE DANOS. SEGURO. Contrato de transporte internacional. Aplicação da Convenção de Montreal no caso de transporte de carga internacional, conforme o Tema Repetitivo nº 210, do STF, relacionado ao julgamento do RE 636.331/RJ. Na fatura



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

comercial (invoice) apresentada para a transportadora consta de forma detalhada a descrição das mercadorias e seus valores. Incabível a aplicação da limitação prevista na Convenção de Montreal, pois a ré tinha conhecimento prévio do valor da carga transportada. Condenação da ré ao pagamento em favor da autora do valor referente à indenização paga à seguradora. Admissibilidade. Sentença de procedência mantida. Aplicação do § 11 do artigo 85 do CPC de 2015. Recurso desprovido. (TJSP; Apelação Cível 1076391-41.2021.8.26.0002; Relator (a): Pedro Kodama; Órgão Julgador: 37ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional II - Santo Amaro - 6ª Vara Cível; Data do Julgamento: 17/09/2024; Data de Registro: 19/09/2024) (g)

E, desta Corte:

“AÇÃO REGRESSIVA - Contrato de seguro - Transporte aéreo internacional de carga - Mercadoria avariada – Sentença de procedência – Inconformismo da ré. Decadência - Não ocorrência - Alegação de ausência de reclamação - Irrelevância - Substituição pelo mantra de importação Siscomex, com indicação das avarias – Preliminares da ré afastadas. Mérito - Avarias constatadas na vistoria contratada pela seguradora - Ausência de provas de excludentes aptas a romper o nexo de causalidade com os fatos e danos ocasionados (art. 373, inciso II, do CPC). CONVENÇÃO DE MONTREAL - Pretensão de aplicação da Convenção de Montreal, com a consequente limitação do valor da indenização – Descabimento - Só é aplicável a indenização limitada nos casos de destruição, perda ou dano da carga quando não houver declaração especial de valor da carga fornecida ao transportador aéreo - A commercial invoice atende ao requisito, pois nela constam explicitamente as especificações do produto, bem como o valor exato da carga transportada. Sentença mantida – Recurso desprovido” (TJSP; Apelação Cível 1026685-18.2023.8.26.0003; Relator (a): Rodolfo Pellizari; Órgão Julgador: 15ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional III - Jabaquara - 4ª Vara Cível; Data do Julgamento: 11/03/2025; Data de Registro: 11/03/2025) (g)

*“RESPONSABILIDADE CIVIL – Transporte aéreo de mercadorias – Ação regressiva – Indenização decorrente de avarias em mercadorias em transporte aéreo internacional – Responsabilidade da transportadora - Em se cuidando de transporte aéreo de cargas, aplicável é o art. 264 da Lei nº 7.565/1986, pelo qual se presume responsável o transportador por quaisquer danos na mercadoria transportada, incumbindo-lhe a prova das excludentes de responsabilidade – Sub-rogação da Autora nos direitos da empresa segurada – **"Quantum" indenizatório – Valor integral da mercadoria extraviada – Limitação da indenização – Inadmissibilidade – Declaração do valor das mercadorias transportadas pela ré – Inaplicabilidade do limite indenizatório previsto pela Convenção de Varsóvia/Montreal (indenização tarifada) – Autora que instruiu a petição inicial com a fatura comercial ("invoice") que discriminou os bens e os respectivos valores totais e unitários, o que permitiu a ciência da ré quanto ao valor patrimonial da carga transportada – Ressarcimento que deve ser integral e correspondente à indenização paga à segurada – Correção monetária desde o desembolso e juros moratórios da citação – Recurso provido”*** (TJSP; Apelação Cível 1023224-35.2023.8.26.0004; Relator (a): Álvaro Torres Júnior; Órgão Julgador: 20ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional IV - Lapa - 1ª Vara Cível; Data do Julgamento: 03/02/2025; Data de Registro: 05/02/2025) (g)

*“DIREITO CIVIL. APELAÇÃO. RESPONSABILIDADE CIVIL. RECURSO DESPROVIDO. I. Caso em Exame Ação regressiva proposta por seguradora contra transportadora, visando ressarcimento de valores pagos em razão de extravio de carga durante transporte aéreo. Sentença de primeira instância condenou a ré ao pagamento de R\$ 9.206,18, acrescidos de correção monetária e juros de mora, além de custas processuais e honorários advocatícios. II. Questão em Discussão 2. A questão em discussão consiste em (i) verificar a ocorrência de prescrição da pretensão indenizatória e (ii) a aplicação da Convenção de Montreal para limitação do valor indenizatório. III. Razões de Decidir 3. Não há prescrição a reconhecer, pois a ação regressiva da seguradora contra a transportadora está sujeita ao prazo trienal, conforme art. 206, §3º, V, do Código Civil. 4. A responsabilidade da transportadora é objetiva, e a ré não comprovou excludentes de responsabilidade. A Convenção de Montreal não limita a indenização, pois a ré tinha ciência do valor das mercadorias. IV. Dispositivo e Tese 5. Recurso desprovido. Tese de julgamento: 1. Ação regressiva da seguradora contra transportadora sujeita a prazo prescricional trienal. 2. **Indenização não limitada pela Convenção de Montreal quando há ciência do valor das mercadorias.**”*

(TJSP; Apelação Cível 1001027-58.2024.8.26.0002; Relator (a): Spencer Almeida Ferreira; Órgão Julgador: 38ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional II - Santo Amaro - 2ª Vara Cível; Data do Julgamento: 04/02/2025; Data de Registro: 04/02/2025) (g)

*“AÇÃO REGRESSIVA - CONTRATO DE TRANSPORTE internacional de mercadoria - CAMINHÃO - INCÊNDIO - PRODUTOS - PERDA TOTAL - AUTORA/SEGURADORA - PAGAMENTO DA INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA À SEGURADA - RÉ - RESPONSABILIDADE OBJETIVA - INTELIGÊNCIA DO ART. 749 DO CÓDIGO CIVIL - CONVENÇÃO DE MONTREAL - **APLICABILIDADE (DECRETO 5.910/2006) - ENTRETANTO, AFASTAMENTO DA limitação do valor ao previsto no tratado internacional - montante atribuído à carga - ANOTAÇÃO no invoice - PRECEDENTES - AUTORA - DIREITO AO RESSARCIMENTO integral DO QUE DESPENDIDO - PEDIDO INICIAL - PROCEDÊNCIA - SENTENÇA - MANUTENÇÃO. APELO DA RÉ DESPROVIDO.***” (TJSP; Apelação Cível 1015607-87.2024.8.26.0004; Relator (a): Tavares de Almeida; Órgão Julgador: 23ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional IV - Lapa - 4ª Vara Cível; Data do Julgamento: 09/01/2025; Data de Registro: 09/01/2025) (g)

*“APELAÇÃO – AÇÃO REGRESSIVA DE RESSARCIMENTO DE SEGURO – TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIA - Extravio de mercadorias – Incontrovertidos a ocorrência do sinistro e ressarcimento efetuado ao segurado – Discussão tão somente à aplicação do limite tarifário de 17 DES por quilo, previstos no art. 22.3 da Convenção de Montreal - RE nº636.331/RJ (Tema 210) – **Inaplicabilidade da limitação diante de prévia declaração de valor da carga transportada** - Sentença mantida por seus próprios fundamentos. Recurso improvido” (TJSP; Apelação Cível 1130217-08.2023.8.26.0100; Relator (a): Eduardo Velho; Órgão*



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Julgador: 17ª Câmara de Direito Privado; Foro Central Cível -
42ª Vara Cível; Data do Julgamento: 05/12/2024; Data de
Registro: 05/12/2024) (g)

Nessa quadra, o recurso da corrê ABSA é desprovido e o da
corrê DHL provido, para extinção do processo, sem resolução do mérito, em relação a
ela, com inversão do ônus de sucumbência.

E, porque ofertadas contrarrazões, majoro o valor de honorários
advocatícios da corrê ABSA para 15% (CPC, art. 85, §11).

Anoto ainda entendimento pacífico de que o órgão julgador não
está obrigado a citar todos os artigos de lei ordinária, infraconstitucional, ou da
Constituição Federal para fins de prequestionamento, no que se consideram
automaticamente todas as disposições legais discutidas nos autos.

Na temática o Colendo Superior Tribunal de Justiça estabelece
que: “São numerosos os precedentes nesta Corte que tem por ocorrente o
prequestionamento mesmo não constando do corpo do acórdão impugnado a referência
ao número e à letra da norma legal, desde que a tese jurídica tenha sido debatida a
apreciada” (Rec. Esp. 94.852, SP, Rel. Min. Fontes de Alencar, DJ 13.09.99, pg.1088).

Do exposto, pelo meu voto, **dá-se provimento** ao recurso da
corrê DHL e, **desprovemento**, ao recurso da corrê ABSA, majorados os honorários
advocatícios (CPC, art. 85, §11).

JOSÉ WAGNER DE OLIVEIRA MELATTO PEIXOTO
Relator
(assinatura eletrônica)



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Este documento é cópia do original que recebeu as seguintes assinaturas digitais:

Pg. inicial	Pg. final	Categoria	Nome do assinante	Confirmação
1	7	Acórdãos Eletrônicos	AFONSO CELSO DA SILVA	2AA6098C
8	25	Declarações de Votos	JOSE WAGNER DE OLIVEIRA MELATTO PEIXOTO	2AB08224

Para conferir o original acesse o site:

<https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/sg/abrirConferenciaDocumento.do>, informando o processo 1053242-45.2023.8.26.0002 e o código de confirmação da tabela acima.