

## Nogueira e Lima: STF e aplicação da Convenção de Montreal

Em 25/5/2017, o Supremo Tribunal Federal, depois de longos debates, pacificou a questão acerca da aplicação da Convenção de Varsóvia-Montreal (decretos-lei 20.704/31 e 5.910/2006, respectivamente) ao transporte internacional aéreo de carga, fixando que, “*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 Montreal, prevalecem em relação ao Código de Defesa do Consumidor*” [1].



Essa decisão vinculante do STF encerrou as discussões

doutrinárias e jurisprudenciais sobre a prevalência do tratado sobre a lei interna e, notadamente, sobre a possibilidade de limitação da indenização do cliente em caso de extravio/avaria de carga (cf. previsto no artigo 22, item 3, da Convenção de Montreal ?? Decreto nº 5.910/2006), à luz da “*regra constitucional da indenizabilidade irrestrita*”, tal como destacado na decisão do ministro Antonio Cezar Peluso que inaugurou a repercussão geral do tema no Supremo [2].

Não obstante, em recentes julgados, o TJ-SP (Tribunal de Justiça de São Paulo) tem adotado entendimento no sentido de que as *faturas comerciais* relacionadas à carga transportada entregues ao transportador, enquanto documentos que integrariam o conhecimento de embarque, seriam suficientes ao preenchimento do requisito exigido pelo item 3 do artigo 22 da convenção [3], também por força do previsto nos artigos 4º e 11 da mesma convenção, de modo a afastar qualquer restrição ressarcitória em caso de extravio ou avaria [4].

Cuida-se, com o devido respeito, de *intelecção equivocada* que, por vias transversas, visa ressuscitar a questão já decidida pelo Supremo a respeito da incidência do teto previsto na convenção, além de, evidentemente, impor severa violação ao referido dispositivo normativo.

Com efeito, o artigo 22, item 3, é absolutamente claro a respeito dos *pressupostos legais* para afastar a limitação da responsabilidade do transportador, quais sejam, (1) estar o valor da carga declarado *no próprio* conhecimento de transporte (sendo, pois, desimportante que a fatura comercial ou os documentos fiscais o refira) e, *cumulativamente*, (2) pagar o cliente à transportadora um *valor extra* a título de garantia-seguro para fazer jus ao total da dívida em caso de extravio da mercadoria [5].

Como se vê, o Decreto nº 5.910/2006 que incorporou a Convenção de Montreal exige uma *declaração especial*

do expedidor, não bastando, pois, aquilo que eventualmente constar das faturas anexadas ao contrato de transporte ou que acompanham o conhecimento, mesmo porque, do contrário, simplesmente não haveria limitação indenizatória alguma (dado o fato notório de que tal documentação é invariavelmente alicada o transporte, inclusive para fins alfandegários, e são sempre referidas no conhecimento de transporte).

A fim de que seja preenchido o primeiro requisito do item 3 do artigo 22 A, portanto, imprescindível haver uma declaração específica do cliente-expedidor, assim feita para *dado propósito*, qual seja, afastar a limitação indenizatória, em um lugar específico (“campo”) indicado no conhecimento de transporte (= documento que consubstancia o contrato de transporte, [6] AWB “airwaybill” no transporte aéreo) [7]. Esse manifesto especial do cliente, vale ressaltar, tem justamente o propósito de diferenciar de outras “declarações” ou referências incidentais à estima da carga que possam constar do negócio de transporte (v.g., declaração fiscal, anotações em faturas “commercial invoices”, notas-fiscais de entrada etc.!) [8].

Acresce que os artigos 4 e 11 da Convenção de Montreal (que, como visto, também vêm sendo invocados por alguns dos precedentes do TJ-SP), não guardam, necessariamente, relação com a identificação dessa declaração especial de valor. O artigo 4 serve para o caso de não expedição do conhecimento de transporte, situação extravagante que delira da maioria dos casos de transporte aéreo internacional de mercadorias, nos quais sempre há a expedição do AWB, inclusive por questões regulatórias. Por sua vez, o artigo 11, item 1, da Convenção, apenas dispõe que o conhecimento de embarque goza de presunção das condições de transporte nele assinaladas, nada mais. É dizer, tais dispositivos não expressam algo que possa excluir ou restringir o regramento do artigo 22, 3, sobre a obrigatoriedade de a importância financeira da mercadoria estar, de modo expresso e inequívoco, escrita no campo apropriado no AWB, quando este tiver sido expedido.

Mas, a propósito, vale também advertir que não basta apenas declarar o valor da carga no lugar específico do conhecimento (AWB), porquanto a lei exige, concomitantemente, tenha ainda o cliente-expedidor quitado uma taxa extra, a semelhança de um seguro de carga [9]. Nos parece que esses precedentes do tribunal de justiça estão descartando, igualmente, esse segundo requisito, sem o qual de indenização completa (integral) não se pode cogitar, a despeito de ser possível ou não identificar, direta ou “indiretamente”, a estima da carga sob transporte.

Em suma, sem o preenchimento dessas duas condições legais, caso haja extravio ou danos a carga no curso do transporte aéreo internacional, mesmo que por culpa dos prepostos da transportadora, a indenização deverá ser tarifada a 17 direitos especiais de saque por quilograma.

Nesse sentido, a 2ª Seção do STJ (Superior Tribunal de Justiça), no recentíssimo julgamento dos Embargos de Divergência em Recurso Especial nº 1.289.629/SP, consignou que a *declaração especial* deve estar *no conhecimento de carga*, sem a qual a responsabilidade da transportadora é limitada [10]. A 3ª Turma, em precedente de lavra da eminente ministra Nancy Andrighi, datado de março de 2023, também advertiu que a “*declaração especial não se confunde com outros documentos*”, bem como que “*admitir documentos que não a Declaração Especial de Valor, seria uma interpretação extensiva da Convenção de Montreal, o que poderia representar uma violação às obrigações internacionais assumidas pelo Brasil*” [11]. Noutras palavras, é irrelevante que o conhecimento refira a existência de faturas e que nelas haja valor da carga.

A propósito, notadamente nas *ações de regresso de seguradoras* em face das transportadoras, é de rigor a adoção de uma *leitura objetiva* do artigo 22, 3, da convenção. Isso porque, como se sabe, nesses casos, muitas vezes o cliente-expedidor prefere não declarar no conhecimento a AWB, *no espaço destinado para tanto*, o valor da carga e, conseqüentemente, também não remunera o frete extra transportadora, optando por contratar, por questão de economia, um seguro “por fora”, através de uma seguradora atuante no mercado. Nesta situação, se a mercadoria vier a se perder ou sofrer avarias no curso do transporte [12], a seguradora, embora tenha indenizado o cliente pela importância total dos prejuízos sofridos (adimplindo, no caso, o *contrato de seguro*), na lide de regresso em face da transportadora terá *os mesmos direitos* que seu cliente, originalmente, possuía (artigo 786, CC) [13], e, logo, receberá apenas o limite legalmente tarifado.

A bem da verdade, consoante afirmou fundado voto da lavra do culto ministro Antonio Carlos Ferreira, cuida-se a de uma questão de *assunção de riscos*, donde ser inconcebível cogitar indenização regressiva integral à seguradora, *fora do que especifica a lei* [14]. E também uma *questão de boa-fé* do cliente-expedidor, como alude Marco Fábio Morsello, eminente professor da Faculdade de Direito da USP e desembargador do TJ-SP, na sua indispensável obra sobre responsabilidade civil no transporte aéreo [15]; afinal, não pode o cliente remunerar o frete mínimo, calculado sem consideração à real importância do bem (não expressamente declarado no conhecimento), e, depois do evento danoso, decidir postular indenização total (por si ou regressivamente, via seguradora), como se tais regras legais inexistissem!

Daí, em nosso ver, não ser possível atribuir ao artigo 22, item 3, da Convenção de Montreal qualquer entendimento alargado, além do seu texto expresso e absolutamente claro, segundo o qual a indenização será *tarifada*, inclusive nas lides regressivas de seguradoras, salvo se houver, *ao mesmo tempo*, (1) a declaração expressa do valor da carga *no próprio conhecimento de transporte*, no campo/lugar/espaço indicado para tal finalidade (sendo irrelevante, para tanto, a menção ou entrega de faturas em que constem a estima das mercadorias); e (2) o pagamento de uma *taxa extra* (quantia extra ou suplementar) ao transportador (para fins de indenização integral em caso de extravio ou danos ao bem transportado).

[1] Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ, Tema 210 de repercussão geral. O primeiro subscritor

deste artigo teve a honra de participar da forma<sup>3</sup> dessa jurisprudência ao tempo em que publicou o artigo sobre a limita<sup>3</sup> da indeniza<sup>3</sup> da transportadora, v. NOGUEIRA, Antonio de Pádua Soubhie (“Brev<sup>3</sup> notas sobre a aplica<sup>3</sup> da Conven<sup>3</sup> de Vars<sup>3</sup>via-Montreal – e n<sup>3</sup> do C<sup>3</sup>digo de Defesa do Consumidor – no transporte internacional a<sup>3</sup>reo de cargas, inclusive para fins de limita<sup>3</sup> da responsabilidade indenizat<sup>3</sup>ria do transportador”, in *Revista do Instituto dos Advogados de São Paulo*, RT, n<sup>o</sup> 24, Dez/2009, p. 337).

[2] STF, Repercuss<sup>3</sup> Geral em Agravo de Instrumento n<sup>o</sup> 762.184/RJ, Rel. Min. Cezar Peluso, m.v., DJe 18/12/2009, [www.stf.jus.br](http://www.stf.jus.br).

[3] “Art. 22. (...) 3. No transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destrui<sup>3</sup>, 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 declara<sup>3</sup> especial de valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cab<sup>3</sup>vel”.

[4] V. Apela<sup>3</sup> n<sup>o</sup> 1038110-78.2015.8.26.0114, 24<sup>a</sup> C<sup>3</sup>mara de Direito Privado, v.u., j. em 30/09/2021. Do teor do julgado consta haver “*impossibilidade, na esp<sup>3</sup>cie, de limita<sup>3</sup> do valor da indeniza<sup>3</sup> quele estabelecido no art. 22, item 3, da Conven<sup>3</sup> de Montreal, uma vez que houve declara<sup>3</sup> de valor das mercadorias, vez que os documentos de conhecimento de embarque especificam as faturas comerciais, as quais t<sup>3</sup>m valor expreso dos bens transportados*”. Parece ter julgado em sentido similar a eg. 18<sup>a</sup> C<sup>3</sup>mara de Direito Privado do TJSP, na Apela<sup>3</sup> n<sup>o</sup> 1035217-91.2017.8.26.0002, j. em 21/05/2019, *no sentido de que substituir a declara<sup>3</sup> expressa por outros documentos*. Ver tamb<sup>3</sup>m a Apela<sup>3</sup> n<sup>o</sup> Apela<sup>3</sup> C<sup>3</sup>vel n<sup>o</sup> 1066704-40.2021.8.26.0002, 12<sup>a</sup> C<sup>3</sup>mara de Direito Privado, j. em 15/08/2023, em que se afirma que o conhecimento faz refer<sup>3</sup>ncia a fatura comercial que, por sua vez, “*descreveu minuciosamente as mercadorias transportadas e seus valores, sendo o que basta para o afastamento do tabelamento indenizat<sup>3</sup>rio por quilograma de carga*”. Este julgado refere a outro precedente do TJSP, no entendimento de que o conhecimento faz refer<sup>3</sup>ncia <sup>3</sup> fatura que, por sua vez, cont<sup>3</sup>m o valor da mercadoria, donde estaria suprido o requisito da declara<sup>3</sup> de valor (Apela<sup>3</sup> C<sup>3</sup>vel n<sup>o</sup> 1015273-68.2015.8.26.0004, 12<sup>a</sup> C<sup>3</sup>mara de Direito Privado, j. 09/11/2016 e (Apela<sup>3</sup> C<sup>3</sup>vel n<sup>o</sup> 1119308-48.2016.8.26.0100, 37<sup>a</sup> C<sup>3</sup>mara de Direito Privado, j. 24/08/2021). H<sup>3</sup>, por<sup>3</sup>m, ac<sup>3</sup>rd<sup>3</sup>os do mesmo TJSP que parecem *divergir* dessa novel orienta<sup>3</sup>: “APELA<sup>3</sup> O <sup>3</sup> A<sup>3</sup> de ressarcimento proposta por seguradora <sup>3</sup> Transporte a<sup>3</sup>reo internacional de carga <sup>3</sup> Avaria <sup>3</sup> Sub-roga<sup>3</sup>. Aplica<sup>3</sup> da Conven<sup>3</sup> de Montreal <sup>3</sup> Entendimento do e. STJ. Ressarcimento da indeniza<sup>3</sup> de forma integral <sup>3</sup> Impossibilidade <sup>3</sup> Aus<sup>3</sup>ncia de declara<sup>3</sup> especial do valor <sup>3</sup> Limite indenizat<sup>3</sup>rio tarifado como previsto na Conven<sup>3</sup> de Montreal <sup>3</sup> Insufici<sup>3</sup>ncia da indica<sup>3</sup> do valor na fatura comercial (invoice). Sucumb<sup>3</sup>ncia rec<sup>3</sup>proca configurada. Senten<sup>3</sup>sa mantida – Negado provimento ao recurso” (Apela<sup>3</sup> C<sup>3</sup>vel 1092760-73.2022.8.26.0100, 13<sup>a</sup> C<sup>3</sup>mara de Direito Privado, j. 16/10/2023). Todos os ac<sup>3</sup>rd<sup>3</sup>os est<sup>3</sup>o em [www.tjsp.jus.br](http://www.tjsp.jus.br).



[5] Aliás, essa regra, embora prevista no tratado internacional, nunca foi nenhuma novidade no sistema brasileiro de transporte, como se tira v.g. do art. 750 do Código Civil e do art. 262 da Lei nº 7.565/86, cujos preceitos são similares. Na verdade, qualquer cidadão que já tenha mudado de casa sabe disso, quando tem de preencher o campo do formulário da transportadora em que é possível declarar o valor dos objetos a serem transportados, para que, então, seja orçado o seguro para caso de danos. Se não declara o valor, não receberá indenização compatível caso o funcionário da empresa venha a quebrar o lustre, a geladeira, as taças de cristal, ou seja o que for!

[6] Consoante as clássicas lições de Fran Martins, “a prova do recebimento da mercadoria e da obrigação do transportador de entregá-la no lugar de destino é feita pelo *conhecimento de transporte*, também conhecido como *conhecimento de frete* ou *conhecimento de carga*. Trata-se de um documento emitido pelo transportador, por ocasião do recebimento da mercadoria, *contendo as especificações que nele deverão figurar taxativamente*. Emitido pelo transportador, será entregue ao remetente da mercadoria, que o enviará ao destinatário para recebimento dessa, no lugar de destino” (*Contratos e obrigações comerciais*, 11ª ed. rev., RJ: Forense, 1990, p. 252).

[7] Nos conhecimentos de transporte aéreo internacional normalmente existe um campo específico para a declaração de valor. Se nesse campo constar, por exemplo, NVD (non value declared) quer dizer que nenhum valor foi declarado e, conseqüentemente, o frete foi quitado no valor máximo, sem seguro.

[8] Aliás, cuida-se de interpretação óbvia, pois todo o mundo pode saber o preço de uma coisa ou sua estima (v.g., 1 kg de ouro, a camisa 10 que o Pelé usou na Copa, etc.), mas nem por isso é lícito impor à transportadora indenização total por extravio da mercadoria, se o cliente nada fez para garantir indenização plena, apontando (= declarando) o valor da coisa transportada no conhecimento de transporte e pagando a taxa extra correspondente (cf. art. 22, 3, da Convenção).

[9] Embora não seja propriamente um seguro, mas uma taxa *ad valorem*, prevista em lei. É como decidiu recentemente o Conselho de Recursos do Sistema Nacional de Seguros Privados, de Previdência Privada Aberta e de Capitalização (processo nº 15414.618931/2018-10, rel. Luciana González, j. 30/08/2023), em relação à taxa cobrada pelos Correios (EBCT), a ver: *“A manifestação jurídica destaca que a cobrança de prêmio ad valorem consiste em um serviço postal acessório ao contrato de transporte, oferecendo um serviço diferenciado, com regras específicas, que impõe maiores ônus ao prestador em virtude do valor do bem transportado. Destaca, ainda, que não se pode configurar seguro posto que carece de aleatoriedade, sucessividade e impossibilidade de transação e que, ao passo que o principal elemento do contrato de seguro é o risco, que o segurado transfere ao segurador, para o remetente, o objetivo do contrato é a remessa do objeto postal ao destinatário e não a transferência de riscos ao operador postal. Já para o operador postal o interesse é na remuneração pela realização do serviço postal e não pela assunção de riscos do remetente dos objetos postais. Deste modo, conclui a CGU/AGU que é legal a cobrança do prêmio*

ad valorem pela EBCT, com fundamento nos arts. 32 e 35 da Lei n.º 6.538, de 1978 e demais normativos relativos ao serviço postal, e que a remuneração do serviço postal através de prêmio ad valorem não configura comercialização de seguro privado de que trata o art. 757, parágrafo único do Código Civil c/c arts. 24 e 113 do Decreto-Lei n.º 73, de 1966?.

[10] “Inexistindo, no conhecimento de carga, declaração sobre o valor das mercadorias, o quantum indenizatório devido pela transportadora deve se limitar ao patamar estabelecido na alínea 3 do artigo 22 da Convenção de Montreal” (REsp 1.289.629/SP, 2ª Seção, relator ministro Luis Felipe Salomão, julgado em 25/5/2022, DJe de 20/6/2022, [www.stj.jus.com.br](http://www.stj.jus.com.br)).

[11] REsp n. 2.034.746/SP, 3ª Turma, relatora ministra Nancy Andrighi, j. em 21/3/2023, [www.stj.jus.br](http://www.stj.jus.br). São, na realidade, inúmeros os precedentes do STJ, que, ao contrário dos Tribunais Estaduais, acolhem a indenização limitada nos termos da Convenção de Montreal, inclusive em lides regressivas que envolvem direito de seguradoras decorrentes de sub-rogação: AgRg no Ag 957.245/RJ, 4ª Turma, Rel. Ministro Antonio Carlos Ferreira, j. em 10/09/2019; AgRg no Ag 804.618/SP, 4ª Turma, Rel. Ministro Antonio Carlos Ferreira, j. em 10/09/2019; REsp 218.528/SP, 4ª Turma, Rel. Ministro Antonio Carlos Ferreira, j. em 21/06/2018; AREsp 1.620.338/SP, j. em 19/03/2020; AREsp 1.534.151/SP, j. 05/02/2020; AgInt no REsp n. 2.015.178/SP, 3ª Turma, Relatora Ministra Nancy Andrighi, j. em 13/03/2023; AgInt no AREsp n. 1.635.573/SP, 3ª Turma, Relator Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, j. em 24/10/2022; AgInt no REsp 1.548.248/RJ, 3ª Turma, Rel. Ministro Moura Ribeiro, julgado em 16/12/2019, Destacamos); AgInt no REsp 1.782.487/SP, 4ª Turma, Rel. Min. Luis Felipe Salomão, j. em 18/06/2019; AgRg no REsp 254.561/SP, 3ª Turma, Rel. Min. Villas Bôas Cueva, j. em 05/02/2019, AgInt no AREsp 1.273.173/SP, 4ª Turma, Rel.ª Min.ª Maria Isabel Gallotti, j. em 13/12/2018; dentre tantos, todos em [www.stj.jus.br](http://www.stj.jus.br).

[12] Lembrando que o transporte aéreo é aquele compreendido entre a data do embarque e o dia da entrega da mercadoria, *pouco importante esteja no trajeto terrestre*. Enquanto a mercadoria estiver sob a responsabilidade (custódia) da transportadora, há transporte aéreo internacional, como já decidiu o eg. STJ tantas vezes: “Extensão do contrato de transporte aéreo internacional para além do momento do desembarque da carga, mantendo-se o vínculo jurídico enquanto a carga permanecer sob custódia da transportadora, nos termos do art. 18, item 3, da Convenção de Montreal” (REsp 1.615.981/SP, 3ª Turma, Rel. Min. Paulo de Tarso Sanseverino, j. 24/04/2018, [www.stj.jus.br](http://www.stj.jus.br); Grifamos). No mesmo sentido: REsp n.º 50.349/RJ, Terceira Turma, Relator o Ministro Eduardo Ribeiro, DJ de 10/10/94; REsp n.º 116.015/SP, Quarta Turma, Relator o Ministro Cesar Asfor Rocha, DJ de 12/3/01; AgRg no Ag 638.587/SP, 3ª Turma, Rel. Min. Sidnei Beneti, j. em 07/08/2008; todos em [www.stj.jus.br](http://www.stj.jus.br).

[13] “Art. 786. Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano”

[14] “A indenização tarifada prevista na Convenção de Varsóvia, portanto, equivalente a”



Direitos Especiais de Saque por quilogramaâ??, deve prevalecer, ressaltando-se nÃ£o haver notÃcia de â??declaraÃ§Ã£o especial de valorâ?? apresentada pelo hospital importador na forma do art. 22, item 2, alÃnea â??bâ??, acima reproduzido. Ora, se o importador, contratualmente, preferiu nÃ£o fazer a referida â??declaraÃ§Ã£oâ??, nÃ£o hÃ; dÃºvida de que livremente optou pelo risco de receber a indenizaÃ§Ã£o tarifada. Ou seja, desembolsou menos pelo transporte, mas, por escolha prÃ³pria, correu um risco maior, o que, no Ãmbito das relaÃ§Ãµes comerciais, Ã© absolutamente legal. Por isso, acautelou-se por meio de um contrato de seguro. (...) Com efeito, tratando o contrato originÃrio de transporte aÃ©reo internacional, a seguradora, INDIANA SEGUROS S.A., sub-roga-se nos direitos disciplinados na ConvenÃ£o de VarsÃvia, sendo, portanto, limitada a indenizaÃ§Ã£o.” (STJ, REsp 1.162.649/SP, 4ª Turma, Rel. para acÃrdÃo Ministro Antonio Carlos Ferreira, j. em 13/05/2014, [www.stj.jus.br](http://www.stj.jus.br)).

[15] “Caso o expedidor vislumbre grandes riscos, deverÃ; sopesar, na relaÃ§Ã£o custo-benefÃcio com o valor do frete, a necessidade de elaboraÃ§Ã£o de declaraÃ§Ã£o especial de valor e pagamento de tarifa suplementar, cabendo ao transportador o fornecimento de informaÃ§Ãµes e esclarecimentos correlatos, *Ãnsitos ao princÃpio da boa-fÃ objetiva que norteia o devedor de colaboraÃ§Ã£o entre os contratantes, prescindindo da existÃncia de hipossuficiÃncia ou relaÃ§Ã£o de consumo*” ( *Responsabilidade Civil no Transporte AÃ©reo*, SP: Atlas, 2006, p. 235).

**Autores:** Antonio de PÃdua Soubhie Nogueira, Jorge Oliveira Lacerda de Lima