



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000383779

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1004540-34.2024.8.26.0002, da Comarca de São Paulo, em que é apelante FEDEX - FEDERAL EXPRESS CORPORATION, é apelado TOKIO MARINE SEGURADORA S.A..

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da 24ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: **Negaram provimento ao recurso. V. U.**, de conformidade com o voto do relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Desembargadores PEDRO PAULO MAILLET PREUSS (Presidente) E FERNÃO BORBA FRANCO.

São Paulo, 22 de abril de 2025.

JONIZE SACCHI DE OLIVEIRA

Relator(a)

Assinatura Eletrônica



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

APELAÇÃO N. 1004540-34.2024.8.26.0002

COMARCA DE SÃO PAULO

APELANTE: FEDEX – FEDERAL EXPRESS CORPORATION

APELADO: TOKIO MARINE SEGURADORA S/A

VOTO N. 24.973

APELAÇÃO – Ação regressiva. Transporte aéreo internacional de carga – Extravio da mercadoria transportada – Sentença de procedência – Apelo da requerida – LEGISLAÇÃO DE REGÊNCIA – Incidência da disciplina normativa da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal), promulgada e publicada com efeitos legais por meio do Decreto n. 5.910/2006, ao caso dos autos – Exegese da tese fixada pelo STF ao apreciar o RE n. 636.331, com repercussão geral reconhecida – EXTENSÃO DO MONTANTE A SER RESSARCIDO – Indenização tarifada aplicável aos casos em que não há declaração especial de valor nem pagamento de tarifa suplementar, se cabível, nos termos do art. 22, 3 a 6, da Convenção de Montreal – Fatura emitida pelo agente de carga contendo discriminação do produto e o respectivo valor – Risco conhecido pela ré – Polo passivo que, além do mais, não comprovou o cabimento ou a exigência de tarifa suplementar nem eventual recusa da expedidora, ou consignatária, em pagar tal quantia – Obrigação de reparar o prejuízo integral – Precedentes desta Turma Julgadora – CONCLUSÃO – Sentença confirmada – RECURSO DESPROVIDO.

Trata-se de ação regressiva ajuizada por **TOKIO MARINE SEGURADORA S/A** contra **FEDEX – FEDERAL EXPRESS CORPORATION**, perseguindo o ressarcimento da quantia paga à segurada (Transport Serviços Internacionais Ltda), no importe histórico de R\$ 19.268,50, em razão do extravio de mercadoria em meio ao transporte aéreo da carga, sob a responsabilidade da empresa ré, do Brasil aos Estados Unidos.

O douto Juízo *a quo*, às fls. 220/225, julgou a demanda, nos seguintes termos:

*“Do exposto, **JULGO PROCEDENTE** a ação, com fulcro no art. 487, I, do Código de Processo Civil, para condenar a ré a ressarcir à autora R\$ 19.268,50, referentes à indenização paga ao beneficiário do seguro, com correção monetária pelo IPCA, desde o desembolso (14/08/2023), 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 a ré, por força da sucumbência, a pagar 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”.

Inconformada, apela a ré às fls. 228/233. Sustenta, em síntese, que, diante do reconhecimento, pelo magistrado de origem, da incidência, *in casu*, da Convenção de Montreal, a “indenização limitar-se-ia a 17 Direitos Especiais de Saque (DES), por quilograma”, porquanto não consta declaração de valor da carga no conhecimento de transporte aéreo (*air waybill*). Requer a reforma da r. sentença para limitar o valor devido ao limite da Convenção.

Contrarrazões às fls. 239/270 sem preliminares.

As partes não se opuseram ao julgamento virtual.

É o relatório.

O recurso não vinga.

De proêmio, convém ressaltar que a disciplina normativa da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo

Internacional (Convenção de Montreal), promulgada e publicada com efeitos legais por meio do Decreto n. 5.910/2006, incide sobre a controvérsia em exame.

Deveras, o Supremo Tribunal Federal, no profícuo julgamento do RE n. 636.331, inaugurou o entendimento de que a norma internacional prevalece, no que tange à responsabilidade por danos materiais, sobre Código de Defesa do Consumidor. Naquela causa, a Corte Constitucional se debruçou sobre o conflito normativo tendo por tema de fundo a reparação de danos materiais oriundos de extravio de bagagem.

Confira-se:

*“Recurso extraordinário com repercussão geral. 2. Extravio de bagagem. Dano material. Limitação. Antinomia. Convenção de Varsóvia. Código de Defesa do Consumidor. 3. Julgamento de mérito. É aplicável o limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais. 5. Repercussão geral. Tema 210. Fixação da 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”** (...) 7. Recurso a que se dá provimento”* (destaques não originais).

A despeito da aplicação imediata aos casos de responsabilidade por danos materiais advindos do extravio de bagagem, dadas as razões de decidir

invocadas pela Corte Suprema, é cabível e salutar, do ponto de vista da harmonia das decisões judiciais, aplicá-las à espécie. Igual orientação, aliás, foi transparecida no corpo do voto vencedor, da lavra do Ministro Gilmar Mendes:

“Aliás, com base nos fundamentos acima alinhavados, penso que é de se concluir pela prevalência da Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil em detrimento do Código de Defesa do Consumidor não apenas na hipótese extravio de bagagem. A mesma razão jurídica impõe afirmar a mesma conclusão também nas demais hipóteses em que haja conflito normativo entre os mesmos diplomas normativos”.

Relativamente às razões de decidir, no indigitado paradigma, a douta maioria compreendeu que o art. 178 da Constituição Federal¹ impõe a observância, relativamente às regras de transporte internacional, dos acordos aos quais a União tenha aderido. Ademais, analisada a controvérsia do ponto de vista infraconstitucional, eventual antinomia de normas de igual *status* formal, isto é, o Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Montreal, prevaleceria, ainda segundo o STF, a convenção internacional em virtude dos critérios cronológico e de especialidade da matéria².

Eis excerto extraído do voto do Relator, Ministro Gilmar Mendes:

“Em primeiro lugar, é fundamental afastar o argumento segundo o qual o princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor (art. 5º, XXXII, e art.

¹ Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995).

² Eis passagens extraídas do voto do Relator, Ministro Gilmar Mendes: “Por isso, diante dessas duas diretrizes — uma que impõe a proteção ao consumidor e outra que determina a observância dos acordos internacionais — em matéria de transporte aéreo, cabe ao intérprete construir leitura sistemática do texto constitucional a fim de que se possam compatibilizar ambos os mandamentos”.

170, V, da Constituição Federal) impediria qualquer sorte de derrogação do Código de Defesa do Consumidor por norma mais restritiva, ainda que por lei especial. A proteção do consumidor não é a única diretriz a que se orienta a ordem econômica nem o único mandamento constitucional que deve ser observado pelo legislador no caso em exame (...) Por isso, diante dessas duas diretrizes – uma que impõe a proteção ao consumidor e outra que determina a observância dos acordos internacionais – em matéria de transporte aéreo, cabe ao intérprete construir leitura sistemática do texto constitucional a fim de que se possam compatibilizar ambos os mandamentos. Em segundo lugar, quanto à aparente antinomia entre o disposto no Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Varsóvia e demais normas internacionais sobre transporte aéreo, deve-se considerar que, nesse caso, não há diferença de hierarquia entre os diplomas normativos em conflito (...) Sendo assim, a antinomia deve ser solucionada pela aplicação ao caso em exame dos critérios ordinários, que determinam a prevalência da lei especial em relação à lei geral e da lei posterior em relação à lei anterior. Em relação ao critério cronológico, vale destacar que os acordos internacionais em questão são mais recentes do que Código de Defesa do Consumidor, Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990 (...) De qualquer sorte, não creio que o conflito deva ser solucionado essencialmente com fundamento no critério cronológico. Prevalecem,

no caso, as Convenções internacionais não apenas porque são mais recentes, mas porque são especiais em relação ao Código de Defesa do Consumidor (...) Tratando-se o caso de conflito entre regras que, em rigor, não apresentam o mesmo âmbito de validade, sendo uma geral e outra especial, seria, então, de aplicar-se o disposto no § 2º do art. 2º do Decreto-Lei 4.657, de 1942 (Lei de Introdução às normas de Direito Brasileiro), que dispõe: “§ 2º A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior”. De acordo com a disposição transcrita, tem-se que a Lei 8.078/90 não revoga nem é revogada pela Convenção de Varsóvia ou pelos demais acordos internacionais em questão. Ambos os regramentos convivem no ordenamento jurídico brasileiro, afastando-se o Código, no ato de aplicação, sempre que a relação de consumo decorrer de contrato de transporte aéreo internacional (...) Assim, devem prevalecer, mesmo nas relações de consumo, as disposições previstas nos acordos internacionais a que se refere o art. 178 da Constituição Federal, haja vista tratar-se de lex specialis”.

A única ressalva se deu em relação à indenização por danos morais. No entanto, essa visão não decorreu da primazia normativa das leis nacionais, mas, precisamente, porque a Convenção de Montreal não teria versado sobre referida modalidade de dano.

Novamente segundo o voto do eminente Ministro Gilmar Mendes:

“O segundo aspecto a destacar é que a limitação imposta pelos acordos internacionais alcança tão somente a indenização por dano material, e não a reparação por dano moral. A exclusão justifica-se, porque a disposição do art. 22 não faz qualquer referência à reparação por dano moral, e também porque a imposição de limites quantitativos preestabelecidos não parece condizente com a própria natureza do bem jurídico tutelado, nos casos de reparação por dano moral”.

Transposta essa orientação para o caso em comento, o preceito constitucional preconizado no art. 178 da Constituição Federal subsiste aplicável. E, conquanto aqui se trate de confronto com regras do Código Civil, com mais razão há de prevalecer a disciplina da Convenção de Montreal. Afinal, além da igual prevalência oriunda da aplicação dos critérios cronológico e da especialidade, o direito comum não traz embutida a carga axiológica subjacente ao Código de Defesa do Consumidor, consubstanciada na tutela da parte hipossuficiente.

Logo, apoiando-se nos fundamentos expostos no voto condutor do julgamento do RE n. 636.331, andou bem o douto Juízo *a quo* ao aplicar as normas da Convenção de Montreal, incorporadas ao direito pátrio por meio do Decreto n. 5.910/06.

Definida a lei de regência, a respeito da indenização pelos danos advindos de perda ou avarias em carga transportada pelo modal aéreo, assim estatui o art. 22, 3 a 6, da Convenção:

“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.

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”.

Pela inteligência do dispositivo acima replicado, em regra, no caso de extravio, a parte lesada tem direito a indenização tarifada e limitada a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, salvo se o expedidor houver feito declaração especial de valor e houver pago, se for o caso, tarifa suplementar, situação em que a indenização corresponderá ao valor declarado.

In casu, extrai-se da fatura (*invoice*) colacionada às fls. 85, emitida pelo agente de carga, a discriminação da mercadoria e o seu respectivo valor, que perfaz a quantia de US\$ 14.148,48 e respaldou o pagamento da indenização securitária. Ainda que no conhecimento de transporte aéreo (*air waybill*) emitido pelo agente de carga não tenha sido discriminado esse montante (fls. 87), entende-

se que a previsão no *invoice* era suficiente para que a requerida tomasse conhecimento do valor do bem e, consequentemente, do risco assumido com o transporte.

A propósito, o douto Juízo *a quo* bem pontuou, no bojo da r. sentença, não ser *“No caso concreto, tem-se que o conhecimento de transporte aéreo de fls. 87 faz referência expressa ao 'invoice PB-361-23', de fls. 85/86, onde consta a declaração da mercadoria transportada, inclusive quanto ao seu valor, não havendo que se cogitar da limitação do valor da indenização”* (fls. 223).

Vale registrar, outrossim, que o polo passivo não comprovou o cabimento ou a exigência de tarifa suplementar nem eventual recusa da expedidora, ou consignatária, em pagar tal quantia. Ressalte-se, por oportuno, que, intimadas as partes para a especificação de provas que pretendiam produzir, a empresa demandada pugnou pelo julgamento antecipado da lide, assumindo o risco de ter, contra si, pronunciamento judicial desfavorável (fls. 218).

Adotando o mesmo entendimento, eis precedentes desta Turma Julgadora:

“Ação indenizatória regressiva. Transporte aéreo internacional de cargas. Sentença de procedência. Irresignação de ambas as partes. (...) MÉRITO. Air Waybill sem ressalvas. SISCOMEX-Mantra Importação com indicação de avarias no momento do desembarço. Requerida não nega o recebimento do protesto e do convite para participar da vistoria. Laudo constatou escoriações nos produtos embalados. Ausência de impugnação específica. Impossibilidade de limitação do valor da indenização àquele estabelecido no art. 22, item 3, da Convenção de Montreal, uma vez que houve declaração de que o

valor da mercadoria corresponde ao constante da fatura. Indenização que deve corresponder ao valor efetivamente pago pela seguradora autora a sua segurada. Requerida que não impugnou expressamente o parâmetro utilizado no cálculo da indenização, cabendo o ressarcimento integral do valor pago à segurada. Juros moratórios devidos a partir da citação, nos termos do art. 405 do CC, bem como do art. 240 do CPC. Precedentes desta E. Câmara de Direito Privado. Sentença mantida, com a ressalva de que se aplica, ao caso concreto, a Convenção de Montreal, observação que não altera o resultado. Recursos não providos” (TJSP; Apelação Cível 1002892-53.2023.8.26.0002; Relator (a): Márcio Teixeira Laranjo; Órgão Julgador: 24ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional II - Santo Amaro - 2ª Vara Cível; Data do Julgamento: 14/03/2024; Data de Registro: 14/03/2024) – sem ênfase no original.

“APELAÇÃO. Ação regressiva. Transporte aéreo internacional de carga. Extravio do "conjunto detector de fogo". Sentença de parcial procedência. Apelo da seguradora demandante. LEGISLAÇÃO DE REGÊNCIA – Incidência da disciplina normativa da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal), promulgada e publicada com efeitos legais por meio do Decreto n. 5.910/2006, ao caso dos autos – Exegese da tese fixada pelo STF ao apreciar o RE n. 636.331, com repercussão geral

reconhecida – RECURSO DESPROVIDO. EXTENSÃO DO MONTANTE A SER RESSARCIDO – Indenização tarifada aplicável aos casos em que não há declaração especial de valor nem pagamento de tarifa suplementar, se prevista, nos termos do art. 22, 3 a 6, da Convenção de Montreal – Fatura emitida pela agente de carga contendo discriminação do produto e o respectivo valor – Risco conhecido pela ré – Silêncio em relação à existência ou inadimplemento de tarifa suplementar – Obrigação de reparar o prejuízo integral – Precedentes desta Turma Julgadora – RECURSO PROVIDO. JUROS DE MORA – Citação corretamente adotada na origem como marco inicial dos juros moratórios – Manutenção da natureza contratual da relação jurídica subjacente ao pleito regressivo, ante a sub-rogação operada pelo pagamento da indenização securitária – Aplicação do arts. 405 e 786 do CC – Jurisprudência deste Tribunal de Justiça – RECURSO DESPROVIDO. CONCLUSÃO – Sentença reformada, a fim de julgar-se a demanda parcialmente procedente em maior extensão – RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. (TJSP; Apelação Cível 1042501-14.2021.8.26.0002; Relator (a): Jonize Sacchi de Oliveira; Órgão Julgador: 24ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional II - Santo Amaro - 12ª Vara Cível; Data do Julgamento: 02/02/2023; Data de Registro: 07/02/2023) – sem ênfase no original.

**“TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGAS.
Ação de regresso ajuizada pela seguradora visando**

ao ressarcimento do prejuízo decorrente do extravio de parte da carga transportada. Sentença de procedência. (...). Convenção de Montreal que também se aplica ao transporte de cargas. Precedentes do C. STJ. Limitação da indenização prevista pelo art.22.3 da Convenção de Montreal que, porém, não se aplica ao caso em tela, diante do conhecimento prévio do valor da carga transportada pelas rés. 'Airway bill' (conhecimento de transporte aéreo) que, muito embora não contenha o valor declarado, faz expressa e inequívoca menção à nota fiscal ('invoice') em que discriminados os produtos e os respectivos valores. Entendimento adotado por esta C. Câmara e por este E. Tribunal em casos semelhantes. Retratação parcial do V. Acórdão, relativamente à fundamentação, mantido, por sua vez, o desprovemento do recurso de apelação. Honorários recursais que não se aplicam, pelo fato de o recurso de apelação ter sido interposto sob a vigência do CPC/1973. Recurso não provido” (TJSP; Apelação Cível 0175929-58.2011.8.26.0100; Relator (a): Walter Barone; Órgão Julgador: 24ª Câmara de Direito Privado; Foro Central Cível - 13ª Vara Cível; Data do Julgamento: 28/07/2022; Data de Registro: 28/07/2022) – sem ênfase no original.

**“AÇÃO REGRESSIVA – RESSARCIMENTO DE DANOS –
SEGURADORA – TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL – EXTRAVIO DE MERCADORIA –
CONVENÇÃO DE MONTREAL – LIMITAÇÃO DO VALOR**

DA INDENIZAÇÃO – (...) – VI- *Paga a indenização à segurada, a seguradora se sub-roga nos direitos daquele – Comprovado o extravio das mercadorias, a responsabilidade da transportadora é objetiva – Art. 18 da Convenção de Montreal que estabelece a responsabilidade do transportador pelo dano decorrente da perda da carga – Evidenciado o dano sofrido pela empresa segurada, e comprovado o pagamento da indenização securitária pela autora, não há como se afastar o direito de regresso perante a transportadora ré causadora do dano – VII- Impossibilidade, na espécie, de limitação do valor da indenização àquele estabelecido no art. 22, item 3, da Convenção de Montreal, uma vez que houve declaração de valor das mercadorias, vez que os documentos de conhecimento de embarque especificam as faturas comerciais, as quais têm valor expresso dos bens transportados, que somam a quantia de US\$1.305.324,23 – Indenização que deve corresponder ao valor efetivamente pago pela seguradora autora a sua segurada – A fim de se evitar bis in idem ou enriquecimento sem causa, porém, deve ser abatido do valor a ser ressarcido pela ré a quantia que esta já havia pagado à segurada – VIII- Sentença parcialmente reformada – Ação parcialmente procedente – Ônus sucumbenciais carreados à ré, incluídos os honorários recursais – Afastada a preliminar suscitada em contrarrazões, dá-se parcial provimento ao apelo. (TJSP; Apelação Cível 1038110-78.2015.8.26.0114; Relator (a): Salles Vieira;*

Órgão Julgador: 24ª Câmara de Direito Privado; Foro de Campinas - 2ª Vara Cível; Data do Julgamento: 30/09/2021; Data de Registro: 08/10/2021) – sem ênfase no original.

Não há que se falar, portanto, na aventada limitação do montante perseguido pela seguradora, que faz jus ao ressarcimento integral da indenização paga à parte segurada.

À vista dessas considerações, inexistem razões para reformar o que está corretamente decidido, impondo-se a incolumidade da r. sentença prolatada.

Vencida a parte recorrente em Segundo Grau, responderá pela majoração da verba honorária devida ao patrono da parte contrária, não impugnada nesta alçada, de 10% para 15% sobre o valor da condenação, com fulcro no art. 85, § 11, do CPC, o que se faz para remunerar o trabalho adicional do advogado em grau recursal.

Para fins de prequestionamento, ressalta-se que toda matéria devolvida no apelo se encontra prequestionada, com a ressalva de que o juiz não está obrigado a mencionar expressamente todos os pontos suscitados pelas partes, tampouco a citar as normas aventadas, bastando que o recurso tenha sido fundamentadamente apreciado.

Ante o exposto, **nega-se provimento ao recurso.**

Jonize Sacchi de Oliveira

Relatora