

## **O Tema 210 do Supremo Tribunal Federal e sua aplicação nas ações de ressarcimento movidas por seguradoras contra transportadores internacionais**

### **Topic 210 of the Federal Supreme Court and its application in claims for reimbursement brought by insurers against international carriers**

*Thais Ribeiro Muchiuti<sup>1</sup>*

#### **RESUMO**

No presente trabalho analisaremos o julgamento do Recurso Extraordinário nº 636.331 sob a ótica do direito internacional, o qual avaliou tema de repercussão geral acerca da aplicação das Convenções de Varsóvia e de Montreal em detrimento do Código de Defesa do Consumidor, no que diz respeito à limitação da responsabilidade das empresas de transporte aéreo internacional por extravio de bagagem. Em seguida, estudaremos os impactos do referido entendimento nas ações de ressarcimento movidas por seguradoras contra transportadores internacionais, bem como a orientação dos tribunais quanto ao tema.

**PALAVRAS-CHAVE:** Tratados Internacionais. Convenção de Montreal. Ações de Ressarcimento.

#### **ABSTRACT**

In this work we will analyze the judgment of the Extraordinary Appeal No. 636.331 from the perspective of international law, which evaluated a topic of general repercussion on the application of the Warsaw and Montreal Conventions to the detriment of the Consumer Protection Code, with regard to the limitation of the liability of international air transport companies for lost luggage. Next, we will study the impacts of this understanding on the reimbursement lawsuits filed by insurers against international carriers, as well as the current orientation of the courts on the subject.

**KEY-WORDS:** International Treaties. Montreal Convention. Reimbursement Lawsuits.

<sup>1</sup> Mestranda em Direito das Relações Econômicas Internacionais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - PUC/SP. Bacharela em Direito pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Advogada. [thaismuchuti@gmail.com](mailto:thaismuchuti@gmail.com)

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO; 2. ANÁLISE DO TEMA 210 DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL SOB A ÓTICA DO DIREITO INTERNACIONAL; 3. APLICABILIDADE DO PRECEDENTE ÀS AÇÕES DE RESSARCIMENTO MOVIDAS POR SEGURADORAS CONTRA TRANSPORTADORES INTERNACIONAIS; 4. CONCLUSÕES; REFERÊNCIAS.

### 1. INTRODUÇÃO

O conflito entre disposições de normas internacionais e legislação interna é tema recorrente e cada vez mais relevante na sociedade globalizada. Com o comércio internacional, surgiu-se a necessidade de resolução de controvérsias envolvendo os transportadores e os donos das cargas transportadas, especialmente com relação ao extravio e danos a essas cargas.

Para tanto, a Convenção de Varsóvia, seguida da Convenção de Montreal, das quais o Brasil faz parte, prevê regras relativas ao transporte aéreo internacional, dispondo não só sobre o transporte de cargas, mas também sobre o transporte de pessoas e bagagens. Por sua vez, a Constituição Federal, em seu artigo 178, determina a observância dos acordos firmados pela União quanto à ordenação do transporte internacional.

Com o objetivo de dirimir controvérsia de repercussão geral entre a prevalência das normas internacionais em relação ao Código de Defesa do Consumidor, o Supremo Tribunal Federal julgou Recurso Extraordinário nº 636.331, o qual especificamente tratava sobre a hipótese de limitação da responsabilidade das empresas de transporte aéreo internacional por extravio de bagagem. Assim, fixou o tema 210: “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”.

Entretanto, referido precedente afeta diretamente as seguradoras que buscam o ressarcimento contra os transportadores internacionais, com base na sub-

rogação dos direitos de seus segurados que foram devidamente indenizados através de apólices de seguro contratadas. Nesse sentido, surge a necessidade de se analisar a diferenciação entre o tema analisado pelo Supremo Tribunal Federal e as ações movidas por estas seguradoras, bem como o entendimento atual dos tribunais sobre a questão.

## **2. ANÁLISE DO TEMA 210 DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL SOB A ÓTICA DO DIREITO INTERNACIONAL**

Em sessão realizada em 25/05/2017, o Supremo Tribunal Federal julgou tema de repercussão geral no âmbito do Recurso Extraordinário nº 636.331, acerca de discussão relativa à prevalência da Convenção de Varsóvia e alterações posteriores sobre o Código de Defesa do Consumidor, no que tange à limitação da responsabilidade das empresas de transporte aéreo internacional por extravio de bagagem.

A antinomia analisada foi estabelecida entre a previsão do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, que impõe ao fornecedor de serviço o dever de reparação integral pelos danos causados, princípio preconizado também no artigo 944 do Código Civil, que determina que “a indenização mede-se pela extensão do dano”, e o disposto no artigo 22 da Convenção de Varsóvia, que estabelece limite máximo para o valor devido pelo transportador a título de reparação.

A Convenção de Varsóvia foi introduzida no direito pátrio pelo Decreto 20.704, de 24 de dezembro de 1931 e o disposto em seu artigo 22 foi modificado sucessivamente pelo Protocolo de Haia, introduzido no direito brasileiro pelo Decreto 56.463, de 15 de junho de 1965, pelo Protocolo Adicional 4, assinado em Montreal, introduzido no direito brasileiro pelo Decreto 2.861, de 7 de setembro de 1998, e, por fim, pela Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo 59, de 19 de abril de 2006, e promulgada pelo Decreto 5.910, de 27 de setembro de 2006, chamada de Convenção de Montreal.

A Convenção de Montreal apresenta a seguinte disposição para o artigo 22:

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

1. Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro.

2. No transporte de bagagem, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, a menos que o passageiro haja feito ao transportador, ao entregar-lhe a bagagem registrada, uma declaração especial de valor da entrega desta no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma soma que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.

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.”

No caso em questão, tratou-se de Recurso Extraordinário interposto por empresa aérea, Societé Air France, sob alegação de violação artigo 178 da Constituição Federal, que determinaria a prevalência da aplicação da regra mais restritiva da Convenção de Varsóvia sobre o Código de Defesa do Consumidor, com a seguinte redação: “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.”

O Tribunal *a quo* havia decidido que as normas internacionais não teriam o condão de restringir o valor de indenização por danos materiais devido ao consumidor por extravio de bagagem, cabendo a aplicação exclusiva do Código de Defesa do Consumidor, que não prevê qualquer limitação.

O Supremo Tribunal Federal, por meio do voto do ministro Relator Gilmar Mendes, avaliou a questão sob três aspectos, quais sejam: (i) o possível conflito entre o princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor e a regra do art. 178 da Constituição Federal; (ii) a superação da aparente antinomia entre a regra do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor e as regras dos artigos 22 da Convenção de Varsóvia e da Convenção de Montreal; e (iii) o alcance das referidas normas internacionais, no que se refere à natureza jurídica do contrato e do dano causado.

Quanto ao primeiro ponto, o ministro destacou que 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, já que o próprio texto constitucional, no artigo 178, determinou a observância dos acordos internacionais no que diz respeito ao transporte aéreo internacional.

Com relação ao segundo ponto, considerou que os diplomas normativos internacionais em questão não gozam de estatura normativa supralegal, uma vez que seu conteúdo não versa sobre a disciplina dos direitos humanos, de modo que a antinomia deve ser solucionada pela aplicação dos critérios ordinários, que determinam a prevalência da lei especial em relação à lei geral e da lei posterior em relação à lei anterior.

Assim, entendeu que prevalecem, no caso, as convenções internacionais, não apenas porque são mais recentes, mas porque são especiais em relação ao Código de Defesa do Consumidor, já que disciplinam uma modalidade especial de contrato.

Nesse sentido, as regras não apresentam o mesmo âmbito de validade, uma vez que uma é geral e a outra especial, devendo-se aplicar o disposto no § 2º do artigo 2º do Decreto-Lei 4.657, de 1942 (Lei de Introdução às normas de Direito Brasileiro), que dispõe: “a lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior”. Assim, ambos os

regramentos convivem no ordenamento jurídico brasileiro, afastando-se o Código de Defesa do Consumidor, no ato de aplicação, sempre que a relação de consumo decorrer de contrato de transporte aéreo internacional.

Por fim, com relação à eficácia e alcance das disposições do artigo 178 da Constituição Federal e também do artigo 22 das Convenções, foi delimitado pelo Supremo Tribunal Federal que se aplicam exclusivamente ao transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens ou carga, bem como que a limitação da indenização se dá apenas no âmbito dos danos materiais, não atingindo os danos morais.

O Relator, portanto, decidiu pela prevalência da Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais em detrimento do Código de Defesa do Consumidor, ressaltando que o entendimento se aplica não apenas na hipótese de extravio de bagagem, mas também nas demais hipóteses em que haja conflito normativo entre os mesmos diplomas.

Sob a ótica do direito internacional, o ministro Luis Roberto Barroso destacou que, não sendo um tratado que versa sobre direitos humanos, este possui *status* de lei ordinária, de acordo com a jurisprudência pacífica do Supremo Tribunal Federal. Se fosse um tratado de direitos humanos, ele teria um *status* supralegal e a matéria se colocaria em termos de hierarquia. Não se colocando a matéria em termos de hierarquia, a matéria deve ser decidida de acordo com os critérios remanescentes.

Nesse sentido, mencionou que a questão se relaciona com a existência de um dispositivo constitucional que a influencia, o artigo 178 da Constituição, que prevê expressamente que, na ordenação do transporte internacional, serão observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. Assim, registrou o entendimento de que a teleologia da norma constitucional é perfeitamente legítima, pois se volta ao interesse de se uniformizarem as regras no transporte aéreo internacional, o que traz não só isonomia entre todos os consumidores desse serviço, como também impõe ao Brasil o respeito aos compromissos internacionais que tenha assumido.

Por sua vez, o ministro Teori Zavazcki destacou o entendimento pacificado no Supremo Tribunal Federal no sentido de que as normas de direito internacional, uma vez regularmente incorporadas ao direito interno, situam-se, no sistema jurídico brasileiro, nos mesmos planos de validade, de eficácia e de autoridade em que se

posicionam as leis ordinárias, inclusive para efeito de controle difuso de constitucionalidade e, obviamente, também do controle concentrado.

Conforme consta dos registros da sessão de julgamento, o ministro Marco Aurelio Mello mencionou que é por isso que Francisco Rezek, em Direito dos Tratados, diz da prevalência das Convenções sobre as normas apontadas, no bom sentido, ordinárias, não considerada a Carta da República.

Quanto a este ponto, o ministro Luis Roberto Barroso ressaltou que todos os internacionalistas defendem essa tese, contudo, o Supremo entende que o tratado internacional tem *status* de lei ordinária como regra geral, de modo que é a norma posterior que deve prevalecer.

Por fim, destaque-se o voto da Ministra Rosa Weber, que entendeu que deveria prevalecer o regramento das convenções internacionais sobre a legislação interna, de acordo com razões devidamente especificadas - segurança jurídica no âmbito internacional e observância do princípio da reciprocidade; segurança jurídica interna; *lex posterior derogat priori*; *lex specialis derogat generali* e o artigo 178 da Constituição Federal -, transcritas abaixo:

“(i) *Segurança jurídica no âmbito internacional e observância do princípio da reciprocidade*: trata-se de razão relacionada ao respeito aos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, honrando-se a confiança depositada pelos demais signatários e a reciprocidade que é concedida às empresas aéreas brasileiras voltadas ao transporte aéreo internacional.

(ii) *Segurança jurídica interna*: as convenções internacionais trazem mais previsibilidade tanto às empresas quanto aos consumidores no que tange à estimativa de indenização pelos danos sofridos por estes. A segurança jurídica que decorre dos parâmetros convencionais contribui para maior celeridade da justiça e, dessa forma, também para a ampliação do acesso à justiça em nosso país.

(iii) *Lex posterior derogat priori*: trata-se de brocardo consagrado pelo artigo 2º, § 1º, da Lei de Introdução do Código Civil. Sua incidência se justifica porque, embora a Convenção de Varsóvia seja anterior à legislação nacional de que tratamos, as modificações nela introduzidas são mais recentes, razão pela qual o critério cronológico justifica a incidência do regramento internacional.

(iv) *Lex specialis derogat generali*: as convenções internacionais são especiais em relação ao regramento genérico do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor. Este último, vale ressaltar, é lei especial aplicável às relações de consumo no amplo espectro das relações civis, mas é considerado lei geral em relação a outros diplomas mais específicos, como o caso das convenções internacionais relativas à responsabilização civil no âmbito do transporte aéreo internacional.

(v) Artigo 178 da Constituição Federal: finalmente, o argumento decisivo para, neste julgamento, prevalecer o regramento das convenções internacionais sobre o nacional é relativo à observância do art. 178 da Constituição Federal, que, frente às normas constitucionais do art. 5º,

XXXII, e do art. 170, V, possui incidência limitada, justificada pelas especificidades do transporte aéreo internacional. Esta escolha foi uma opção política do legislador constitucional, que privilegiou “a norma objeto de consenso internacional, em detrimento de eventuais normas internas, que, no entanto, podem ser aplicadas subsidiariamente à legislação internacional.”

Dessa forma, o Supremo Tribunal Federal, apreciando o tema 210 da repercussão geral, por maioria e nos termos do voto do Relator, vencidos os ministros Marco Aurélio Mello e Celso de Mello, deu provimento ao recurso extraordinário, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido no artigo 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Em seguida, o Tribunal fixou a seguinte tese: “Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor”.

Analisando-se os argumentos dos ministros, nota-se que os principais elementos motivadores da decisão foram a especialidade das Convenções frente à generalidade do Código de Defesa do Consumidor acerca do tema do transporte internacional e, especialmente, a previsão expressa da Constituição Federal quanto à necessidade de observância dos acordos firmados pela União sobre a questão.

A ministra Rosa Weber, além dos pontos acima referidos, tratou sobre a necessidade de manutenção da segurança jurídica internacional e a observância ao princípio da reciprocidade, tópicos extremamente pertinentes na análise de conflitos entre normas nacionais e internacionais.

Acerca do tema, Helena Refosco (2011, p. 60) destaca que o Brasil assumiu compromissos internacionais que devem ser respeitados pelo Poder Judiciário, com vistas à demonstração de credibilidade e confiança nos compromissos assumidos. Ela segue ressaltando a importância da previsibilidade das decisões para o reconhecimento da seriedade do país e reconhecimento internacional:

“A primeira razão para isto está relacionada ao fato de que o Brasil, ao soberanamente aderir à Convenção, assumiu compromissos internacionais que devem ser respeitados pelo Poder Judiciário, por uma questão de credibilidade e confiança nos compromissos assumidos. A segurança jurídica e a previsibilidade das decisões judiciais e sua conformidade com as leis e os tratados adotados pelo país são valores caros à democracia,



além de honrarem a confiança depositada pelos demais signatários. Dispor de um Judiciário cujas decisões sejam previsíveis demonstra a seriedade do país, gerando as condições necessárias para o reconhecimento internacional, reconhecimento que o país tão arduamente tem buscado por meio de sua diplomacia. Além disso, a aplicação da Convenção atende ao princípio da reciprocidade, princípio basilar do Direito Internacional Público, relacionado a aspectos públicos externos e voltado à proteção da igualdade soberana dos Estados.”

Conforme Antonio Marcio da Cunha Guimarães (2010, p. 135), a Constituição Federal especifica que os Tratados Internacionais gozam de validade e eficácia interna mediante processo legislativo para sua recepção, bem como que, em regra geral, possuem valor ou posição hierárquica de leis federais em nosso sistema jurídico. Nesse sentido, afirma que a maioria dos autores entendem que os tratados internacionais são incorporados ao ordenamento jurídico interno com força de lei federal.

E esse foi exatamente o entendimento exarado no âmbito da decisão do Supremo Tribunal Federal. Os ministros deixaram evidente o entendimento pacificado da Corte acerca do *status* de lei ordinária dos tratados internacionais que não tratam de direitos humanos, como ocorre no caso sob análise.

No que diz respeito aos tratados de direitos humanos, a discussão seria acerca de sua posição como norma supralegal ou constitucional, o que não é objeto deste estudo, já que o tratado internacional ora analisado se refere à temática do transporte internacional.

Ultrapassada a questão do reconhecimento de *status* de lei ordinária das Convenções de Varsóvia e Montreal, em se tratando de leis hierarquicamente equivalentes, a controvérsia foi decidida com base no critério da especialidade das normas internacionais acerca do tema, além de as últimas alterações terem sido realizadas posteriormente ao advento do Código de Defesa do Consumidor.

Além disso, foi primordial para os julgadores a previsão constitucional do artigo 178, que dispõe acerca da necessidade da observância aos acordos internacionais, com base no citado princípio da reciprocidade. Tanto é, que a tese firmada foi baseada justamente neste dispositivo. Em síntese, foi entendido que, se a própria Carta Magna determinou a aplicação dos Tratados, não poderia ser decidido de outra maneira pelo Tribunal.

A nosso ver, caso não existisse tal dispositivo, é possível que o resultado fosse diverso, o que pode ocorrer e inclusive já ocorre em outras matérias decididas

pelos tribunais quanto ao tema da prevalência de normas internacionais sobre a legislação interna.

Por fim, é importante destacar que, apesar de a decisão ter determinado a aplicação das Convenções Internacionais no caso específico, os ministros foram claros ao mencionar que a tese de prevalência absoluta das normas internacionais não foi sufragada pelo Supremo Tribunal Federal.

### **3. APLICABILIDADE DO PRECEDENTE ÀS AÇÕES DE RESSARCIMENTO MOVIDAS POR SEGURADORAS CONTRA TRANSPORTADORES INTERNACIONAIS**

Através do contrato de transporte, o transportador assume o dever objetivo de diligência quanto ao objeto transportado, devendo adotar, de forma profissional e regular, medidas preventivas e comprovadamente eficazes na redução de riscos, incluindo a adequada manutenção dos meios de transporte que emprega no exercício da atividade, bem como dos equipamentos envolvidos na segurança de pessoas e cargas.

No âmbito do Código Civil, a responsabilidade objetiva do transportador encontrará seu fundamento de validade no artigo 927:

“Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.  
Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.”

Por sua vez, quando aplicável ao caso o Código de Defesa do Consumidor, a responsabilidade do transportador pelo defeito na prestação do serviço (fato do serviço) será regida pelo artigo 14:

“O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.”

Ainda, conforme o artigo 18, item 1, da Convenção de Montreal: “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.”

Feitas tais considerações iniciais, o tema referente à responsabilidade do transportador se relaciona diretamente com a atividade seguradora, uma vez que, em geral, o dono da carga possui seguro transporte que garante o pagamento de indenização no caso de extravio ou danos à carga.

Sendo assim, de acordo com o artigo 786 do Código Civil e da Súmula 188 do Supremo Tribunal Federal, o segurador se sub-roga nos direitos e ações do segurado contra o autor do dano, podendo, na hipótese sob análise, requerer o ressarcimento do valor pago ao transportador.

Conforme Paulo Rogério Häuptli (2021), o ressarcimento é pautado em um dos princípios fundamentais dos contratos de seguro, o mutualismo, e garante os direitos de todo um colegiado de segurados, de forma a zelar pela coletividade e manter justos os cálculos dos seguros, preservando-se, assim, a função social do seguro.

Nesse sentido, Pedro Alvim trata das três funções do instituto da sub-rogação, quais sejam: (i) evitar que o segurado seja indenizado em duplicidade; (ii) evitar que o causador do dano se exonere de sua responsabilidade e; (iii) resguardar o fundo mútuo:

“[...] a instituição da sub-rogação legal do segurador nos direitos do segurado contra o terceiro responsável é fruto de uma política legislativa que, eliminando a locupletação do segurado em salvaguarda do princípio indenitário, evita também que o terceiro se exonere da tutela do princípio da responsabilidade; por outro lado, sob o duplo aspecto da diminuição do prêmio e da maior garantia coletiva, afasta-se o enriquecimento indébito do segurador.” (Pedro Alvim apud CREMONEZE; QUINTANILHA, 2020).

Quanto à controvérsia acerca da aplicação da Convenção de Montreal na resolução de conflitos envolvendo o transporte internacional, esta afeta também as seguradoras, especialmente sob dois aspectos: (i) a possibilidade de limitação de indenização também em ações de ressarcimento movidas pelas seguradoras contra os transportadores; e (ii) a possibilidade de aplicação do prazo prescricional de dois para reclamação do prejuízo, conforme artigo 35 da Convenção, em detrimento dos três anos previstos no artigo 206, §3º, inciso V do Código Civil.

Em geral, as seguradoras argumentam que o Tema 210 do Supremo, acima analisado, não deve ser aplicado aos casos que tratam sobre perdas referentes a

cargas, uma vez que a decisão paradigma versou sobre extravio de bagagem. Ainda, sustentam o afastamento do precedente em ações de ressarcimento dessa natureza, nas quais a discussão versa especificamente sobre direito de regresso no âmbito de contrato de seguro.

Além disso, vê-se argumentos no sentido de que, no transporte internacional, sempre há documentos capazes de comprovar o efetivo valor da carga transportada, adequando-se à exceção prevista no próprio artigo 22 da Convenção de Montreal sobre a não limitação da indenização na hipótese em 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.”

Recentemente, o Supremo Tribunal Federal vem realizando importante diferenciação entre os casos de danos a bagagens e os casos de danos a cargas indenizadas por seguradoras que buscam o ressarcimento, afastando, nessa hipótese, a aplicação do Tema 210 de repercussão geral e a indenização tarifada, conforme excertos abaixo:

"No caso dos autos, inaplicável o referido precedente paradigma, pois não se trata de transporte de passageiros e de bagagem, mas de vício na prestação de serviço de transporte aéreo de mercadoria e o consequente reconhecimento do direito de regresso da parte recorrida decorrente de contrato de seguro." - ministro Alexandre de Moraes (ARE 1.146.801/SP)

"Inviável a aplicação do tema 210 da repercussão geral, pois ausente identidade entre a matéria trazida na espécie e a tratada no recurso extraordinário 636.331, relator o ministro Gilmar Mendes. Na espécie vertente discute-se direito de regresso decorrente de contrato de seguro em transporte aéreo de cargas entre companhia aérea e seguradora, não de limitação da responsabilidade de transportadoras aéreas de passageiros por extravio de bagagens em voos internacionais." - ministra Carmen Lúcia (RE 1.252.909/SP)

"I - A discussão em torno de eventual direito de regresso para reparação de danos decorrentes de extravio de mercadoria em transporte aéreo internacional pago pela seguradora, não se submete ao tema 210 da Repercussão Geral." - ministro Ricardo Lewandowski (Ag. Reg. no RE com Agravo 1.240.608/RJ)

"O entendimento adotado no acórdão recorrido não diverge da jurisprudência firmada no âmbito deste Supremo Tribunal Federal, no sentido de inaplicabilidade do leading case objeto do tema 210 à hipótese em que discutido mero direito de regresso decorrente de contrato de seguro em transporte aéreo de cargas entre companhia aérea e seguradora, razão pela qual não se divisa a alegada ofensa aos dispositivos constitucionais suscitados." - Ministra Rosa Weber (RE 1.196.955/SP)

Entretanto, a questão ainda está longe de estar pacificada na jurisprudência dos tribunais, havendo decisões em ambos os sentidos. Recentemente, em julgamento do dia 25/05/2022, a Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em juízo de retratação, decorrente da fixação do Tema 210 pelo Supremo Tribunal Federal, deu provimento ao Recurso Especial nº 1.289.629, interposto por companhia aérea condenada a indenizar uma seguradora pelo extravio de uma carga de equipamentos de informática, de modo que o valor da indenização restou limitado ao patamar estabelecido na Convenção de Montreal.

Conforme o ministro relator, Luis Felipe Salomão, o dever de reparação do transportador se limita a uma quantia de 17 direitos especiais de saque (DES) por quilograma de carga, a menos que o remetente tenha declarado o valor da carga e pago uma quantia suplementar para que o transportador o indenize até o valor declarado, o que não teria ocorrido no caso dos autos.

O julgador segue mencionando que, "a bem da verdade, o diploma transnacional não impõe uma forçosa tarifação, mas faculta ao expedidor da mercadoria que se submeta a ela, caso não opte por pagar uma quantia suplementar".

Nesse sentido, para o ministro, nem mesmo o conhecimento acerca do valor da mercadoria seria suficiente para afastar a indenização tarifada prevista na Convenção de Montreal, o que somente seria possível caso tivesse sido pago quantia suplementar, o chamado frete *ad valorem*.

Uma possível alternativa para as seguradoras, com vistas à mitigação dos riscos, ainda que tal hipótese seja falível, especialmente se não tiver sido paga quantia adicional, é a recomendação aos seus segurados para realizarem a declaração do valor da carga entregue ao transportador. Assim, em eventual ação de ressarcimento, ao menos será possível comprovar a efetiva extensão do dano, o que não garante sucesso da argumentação.

Diante do exposto, resta claro que a situação ora analisada não possui solução definitiva até o momento, o que impacta diretamente o mercado segurador no que diz respeito às apólices de transporte internacional. Nesse sentido, as companhias seguradoras devem observar as decisões quanto ao tema, a fim de poderem avaliar seus parâmetros, inclusive quanto a eventual necessidade de limitação de riscos ou aumento de prêmios.

## 4. CONCLUSÕES

Conforme a análise do julgamento do Supremo Tribunal Federal, no qual foi fixado o Tema 210, que dispôs acerca da prevalência dos Tratados Internacionais sobre o Código de Defesa do Consumidor no que tange ao transporte internacional de passageiros, verifica-se que os ministros basearam sua decisão principalmente no entendimento de que as Convenções possuem *status* de lei ordinária, de modo que a questão não deveria ser dirimida pela análise de hierarquia das normas.

Assim, os principais fundamentos da decisão foram a especialidade das normas internacionais frente à norma interna, o fato de que a Convenção de Montreal é posterior ao Código de Defesa do Consumidor, bem como a previsão do próprio artigo 178 da Carta Magna, que determina a observância dos acordos firmados pela União quanto à matéria de transporte internacional.

Apesar disso, deixaram claro que o Supremo Tribunal Federal não sufragou a tese de absoluta primazia dos Tratados Internacionais em relação à legislação interna, tese esta que, conforme os julgadores, é defendida pela maioria dos internacionalistas.

O tema é relevante e atinge diversos *players* atuantes no mercado internacional, incluindo as seguradoras emissoras de apólices de seguro de transporte internacional, as quais, após o pagamento de indenização aos segurados donos de cargas perdidas ou avariadas, se sub-rogam nos direitos destes para a obtenção do ressarcimento dos valores pagos.

Especificamente quanto à incidência do Tema 210 a esse tipo de ação movida pelas seguradoras, os tribunais ainda divergem. As seguradoras vêm atuando fortemente para o afastamento do precedente, uma vez que sua aplicação afastaria o ressarcimento do valor integral indenizado. Contudo, apesar de terem sido proferidas decisões favoráveis às seguradoras pelos tribunais superiores, as quais realizaram distinção entre a hipótese paradigma e as hipóteses propostas pelas companhias, também continuam sendo proferidas decisões contrárias.

Cabe, nesse momento, a observância do assentamento da jurisprudência acerca do tema, o qual afeta diretamente o mercado segurador.

## REFERÊNCIAS

CREMONEZI, Paulo Henrique; QUINTANILHA, Leonardo Reis. A primavera do seguro: sub-rogação, ressarcimento e função social. Editora Roncarati, 2020. Disponível em: <https://www.editoraroncarati.com.br/v2/Colunistas/Paulo-Henrique-Cremoneze/A-primavera-do-seguro-sub-rogacao-ressarcimento-e-funcao-social.html>. Acesso em: 23 de jun. 2022.

CREMONEZI, Paulo Henrique. O ressarcimento em regresso, o transporte aéreo internacional de carga e o Supremo Tribunal Federal: decisão magnífica para a saúde do negócio de seguro. Editora Roncarati, 2022. Disponível em: [https://www.editoraroncarati.com.br/v2/phocadownload/PHC\\_09032022.pdf](https://www.editoraroncarati.com.br/v2/phocadownload/PHC_09032022.pdf). Acesso em: 23 de jun. 2022.

GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha. Tratados Internacionais. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

HAÜPTLI, Paulo Rogério. O segurador sub-rogado como consumidor nas ações de regresso contra as companhias de distribuição de energia elétrica. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento, ed. 09, vol. 01, p. 133-150, 2021. Disponível em: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/lei/acoes-de-regresso>. Acesso em: 23 de jun. 2022.

REFOSCO, Helena Campos. A convenção de montreal e a responsabilidade civil no transporte aéreo internacional. Revista Trimestral de Direito Civil, v. 46, p. 53-77, 2011. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=2629625>. Acesso em: 23 de jun. 2022.