



Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro

A Responsabilidade Civil do transportador aéreo internacional de cargas

Thiago Lombardi Campos da Costa

Rio de Janeiro  
2015

THIAGO LOMBARDI CAMPOS DA COSTA

**A Responsabilidade Civil do transportador aéreo internacional de cargas**

Artigo Científico apresentado como exigência de conclusão de Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* da Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro em Direito do Consumidor e Responsabilidade Civil  
Professora Orientadora:  
Maria de Fátima Alves São Pedro

Rio de Janeiro  
2015

## A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO INTERNACIONAL DE CARGAS

Thiago Lombardi Campos da Costa

Graduado em Direito pela Universidade Estácio de Sá. Advogado.

**Resumo:** O Transporte aéreo internacional de cargas é cercado de controvérsias jurídicas decorrentes de aparente submissão a quatro leis infraconstitucionais. Tais conflitos aparentes de normas, muitas vezes fazem com que a jurisprudência adote posições contrárias e até mesmo equivocadas de acordo com as regras clássicas de solução de antinomia jurídica, o que invariavelmente acarreta insegurança jurídica. A essência do trabalho é abordar as leis que regem o tema, demonstrando o meio de solução de antinomia correto para apuração do caso concreto, viabilizando a conclusão sobre quais as espécies de responsabilidade civil o transportador poderá se submeter.

**Palavras-chave:** Direito do Consumidor. Serviço de Transporte Aéreo Internacional de Cargas. Antinomia Jurídica. Responsabilidade Civil.

**Sumário:** Introdução. 1. breves considerações acerca da estrutura legislativa. 1.1 solução de antinomia jurídica adequada. 2. as espécies de responsabilidades do transportador. Conclusão. Referências.

### INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como escopo principal a análise da responsabilidade civil do prestador de serviço aéreo internacional, especificamente no tocante ao segmento de transportes público de cargas, setor este de grande relevância para o sistema capitalista, se não imprescindível ao desenvolvimento social e econômico, eis que atualmente a importação é um dos meios mais utilizados diretamente pelos consumidores, bem como pelos fornecedores para introdução de produtos no mercado de consumo.

O transporte público internacional de cargas encontra previsão no artigo 175 do Código Brasileiro de Aeronáutica<sup>1</sup>, no artigo 734 do Código Civil<sup>2</sup> e no artigo 1.1 da

---

<sup>1</sup> BRASIL. Lei 7.565/1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7565.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm)> Acesso em 30 jun. 2015.

Convenção de Montreal <sup>3</sup> e consiste, em linhas proemiais, na contratação de concessionária de navegação aérea para a realização de transporte do território de um país a outro, de um conjunto de bens que gerem receita, comumente de valores suficientemente elevados e/ou de grande volume/dimensões, excluindo-se destes os passageiros e bagagens, estes que possuem conceituação e regramentos próprios.

Partindo desta premissa, procurar-se-á demonstrar as principais controvérsias jurídicas decorrentes do transporte internacional de carga, seja o item importado para proveito próprio ou para acréscimo à cadeia produtiva.

Em outras palavras, se evidenciarão as leis que deverão ser aplicadas para cada uma destas relações, apresentando a melhor solução para o conflito aparente de normas dentro do quadro mercadológico e jurídico atual e quando a modalidade de responsabilidade de cada uma delas deverá ser aplicada, analisando-se também a possível preterição do princípio do *restitutio in integrum* e o conflito existente entre o Código Brasileiro de Aeronáutica e a Convenção de Montreal sobre o requisito culpa.

A pesquisa que se pretende realizar seguirá a metodologia bibliográfica, de natureza descritiva – qualitativa e parcialmente exploratória.

## 1. BREVES CONSIDERAÇÕES ACERCA DA ESTRUTURA LEGISLATIVA

Dentro do critério hierárquico legislativo, impõe ressaltar que o serviço de transporte aéreo tem originalmente previsão Constitucional<sup>4</sup> nos seus artigos 21, XII e 178 onde respectivamente autoriza a exploração do segmento diretamente ou por meio de concessão,

---

<sup>2</sup>BRASIL. Lei 10.406/2002 – Código Civil. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm)> Acesso em: 30 jun. 2015

<sup>3</sup>BRASIL. Decreto n. 5.910/2006 – Convenção de Montreal. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Atos2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm)> Acesso em: 30 jun. 2015

<sup>4</sup>BRASIL. Constituição Federal de 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm)> Acesso em: 30 jun. 2015.

determinando em seguida que a regulamentação será feita por normatização infraconstitucional e ainda com base em acordos internacionais.

Neste viés, o Poder Executivo encarregou-se de criar autarquias reguladoras<sup>5</sup> e Ministérios<sup>6</sup>, enquanto o Legislativo de editar as devidas leis, tudo a fim de viabilizar a exploração do setor tanto nacionalmente como internacionalmente, filiando-se ainda a associações internacionais e aderindo e incorporando pactos e convenções.

Quatro são as leis infraconstitucionais mais influentes no setor, quais sejam, em ordem cronológica: 1) o Código Brasileiro de Aeronáutica, 2) o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, 3) o Código Civil, e finalmente 4) o Decreto nº 5.910/2006, também conhecido como Convenção de Montreal.

A análise cronológica pode parecer, em um primeiro momento, desnecessária, todavia, como melhor se verá, os conflitos entre tais normas são frequentes, sendo tal critério, meio para solução de antinomia, sendo esta questão, inclusive, essencial para apuração da Responsabilidade Civil do transportador aéreo internacional de carga.

Sem hesitar, é fácil notar que o Código Brasileiro de Aeronáutica antecede a Constituição brasileira, o que já sugere que os regramentos ali previstos estavam contextualizados a outras limitações tecnológicas e práticas pelas partes envolvidas nos serviços em questão, inserindo-se, até mesmo, o Estado nesse cenário.

Isto não quer dizer que aquele Código não se encontra em vigor, mas sim que em determinadas situações terá sua vigência plena e em outros o seu âmbito de incidência reduzido<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> ANAC. <<http://www2.anac.gov.br/>> Acesso em: 30 jun. 2015.

<sup>6</sup> MINISTÉRIO DA DEFESA. <<http://www.defesa.gov.br/>>. Acesso em: 30 jun. 2015.

<sup>7</sup> Apelação Cível: BRASIL. 2ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Apelação cível n.º 0397422-79.2009.8.19.0001. Apelante: TAP - Transportes Aéreos Portugueses SA. Apelada: Royal e Sunalliance Seguros do Brasil SA. Relator: Desembargador Alexandre Antônio Franco Freitas Camara. 27 de março de 2013.

Ou seja, de uma análise superficial e valendo-se apenas do critério cronológico, seria prudente afirmar que os demais diplomas em confronto com a Convenção de Montreal, datada de 2006, teriam suas aplicações mitigadas em prol da lei mais nova, porém, esta regra não é absoluta, sendo essencial para resolução do caso a verificação da natureza da relação entre as partes, se de consumo ou puramente civil e também o pedido.

### 1.1. SOLUÇÃO DE ANTINOMIA JURÍDICA ADEQUADA

Ao buscar na jurisprudência, frequentemente é possível encontrar lapsos pelos operadores do direito na aplicação da lei mais correta em casos que versam sobre o tema, não somente por terem se valido de soluções de conflitos equivocados, mas muitas destas vezes, decorrentes de erro na apuração da natureza da relação originária existente entre contratante e contratado.

Assim, para que se apure sob qual modalidade de Responsabilidade Civil o transportador se submeterá, é imprescindível a análise preliminar da relação contratual existente (partes e causa de pedir), e posteriormente o pedido em si.

Em que pese não ser comum diante das especificidades do serviço, o transporte aéreo de carga por vezes é utilizado para fins próprios do contratante, com destinação final e não com intuito de aprimorar um serviço ou acrescentar determinada cadeia produtiva.

E sob esta ótica, a teor do artigo 2º do Código de Proteção e defesa do Consumidor, consumidor seria apenas aquela pessoa física ou jurídica que adquire o bem para satisfazer uma necessidade pessoal, retirando-o do mercado, sendo este também o conceito da teoria finalista, majoritária entre os doutrinadores, dentre eles Sérgio Cavalieri Filho<sup>8</sup>, que leciona:

---

<sup>8</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio, *Programa de Responsabilidade Civil*, São Paulo: Malheiros Editores, 2006, p. 490.

Para que não pairasse a menor dúvida sobre os elementos da relação de consumo – sujeitos e objeto – o próprio Código se encarregou de defini-los. No pólo ativo da relação de consumo figura o fornecedor, definido no art. 3º do Código de Defesa do Consumidor como sendo ‘toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviço’. No pólo passivo da mesma relação estará o consumidor, definido no art. 2º do Código como sendo ‘toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final’. Resulta daí que o consumidor terá sempre como traço marcante o fato de adquirir bens ou contratar serviços como destinatário final, isto é, para suprir uma necessidade própria [...].

Portanto, não há maiores dúvidas que se tratando de Relação de Consumo todas as normas mais benéficas serão aplicadas em favor do consumidor, independentemente do diploma onde estiverem previstas, sendo a reparação integral do dano medida imperativa, seja qual for o pedido realizado, de ordem material ou moral. Este é o atual entendimento pacífico da doutrina e da jurisprudência, em especial do Superior Tribunal de Justiça.

A controvérsia atualmente mora no tipo de responsabilidade aplicável nas relações em que o contratante não figura como consumidor e sobre a compensação e limites indenizatórios previstos no Código Brasileiro de Aeronáutica, Código Civil e Convenção de Montreal.

Volvendo-se no tema, relembra que só há de se falar em responsabilização se existente falha/defeito na prestação no serviço. *In casu*, se tratando de obrigação de resultado, não entregando o transportador a carga na sua totalidade ou incólume ou no tempo previsto, gerando assim, o dever de indenizar/compensar pelos danos porventura ocasionados. Porém, se todos os códigos versam sobre o mesmo tema, sob a égide de qual deles deverá a responsabilização civil se operar?

O Código Brasileiro de Aeronáutica<sup>9</sup>, de 1986, prevê a responsabilidade nos seus artigos 246 a 251, 262 a 266, 281 a 287 e sinteticamente determina que a responsabilidade do transportador de carga, doméstico e internacional, limita-se ao valor correspondente a 3 (três)

---

<sup>9</sup> BRASIL. Lei 7.565/1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7565.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm)> Acesso em 30 jun. 2015.

Obrigações do Tesouro Nacional - OTN por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso, não se aplicando ainda as referidas limitações caso comprovado que o dano resultou de dolo ou culpa grave, conceituando estes como pretensão do resultado ou assumpção do risco em produzi-lo, imputando este ônus ao contratante.

O Código Civil, de 2002, em contrapartida, versa genericamente sobre transportes no seu Título XIV e especificamente sobre transporte de coisas nos artigos 730 a 733 e 743 a 756, determinando, em suma, que o contratante tem o dever de lavrar conhecimento de carga, descrevendo obrigatoriamente sua natureza, valor peso e quantidade, sendo a responsabilidade do transportador limitada ao valor ali constante.

A Convenção de Montreal, de 2006, por sua vez, traz no seu corpo regras tão somente relativas ao transporte aéreo internacional, versando sobre transportador de cargas, essencialmente, nos seus artigos 17 a 37, estipulando que a responsabilidade do explorador decorre tão somente de danos ocorridos durante o transporte, limitando a indenização a 17 Direitos Especial de Saque por quilograma, a menos que haja feito declaração especial de valor no lugar de destino e que tenha pago uma quantia suplementar se for cabível, situação esta em que o transportador estará obrigado a pagar quantia não excedente ao valor declarado, sendo vedado em todas as hipóteses qualquer tipo de condenação punitiva ou exemplar, ressalvado os direitos a eventual compensação.

Diante de impasses como o mencionado, a doutrina e jurisprudência construíram meios de contornar conflitos entre leis, desenvolvendo critérios solucionadores de antinomia jurídica, sendo eles classicamente classificados como: cronológico, hierárquico e de especialidade<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> BOAVENTURA, Bruno José Ricci. *A solução das antinomias jurídicas aparentes inseridas na consolidação das leis.* Disponível em: <[https://www.tjrs.jus.br/export/poder\\_judiciario/historia/memorial\\_do\\_poder\\_judiciario/memorial\\_judiciario\\_ga](https://www.tjrs.jus.br/export/poder_judiciario/historia/memorial_do_poder_judiciario/memorial_judiciario_ga)



Nesta esteira de pensamento, analisando conjuntamente as leis que versam sobre o mesmo tema à luz de tais critérios, se concluirá, inclusive com base na jurisprudência<sup>11</sup> mais atual, que todas estão em mesmo patamar hierárquico, restando, por óbvio os critérios cronológico e de especialidade como meios de solução final do conflito.

Então, ao se verificar tais leis com mais cautela, constatar-se-á que a correlação de matérias é tão somente aparente, pois em que pese todas as três leis regerem transporte aéreo internacional, tão somente a Convenção de Montreal legisla exclusivamente sobre esse tema, razão pela qual, diante da prevalência dos critérios de especialidade e de cronologia, deverá vigorar, em um primeiro momento, as regras estabelecidas neste diploma, afastando a incidência dos demais, independentemente da existência de previsões protetivas quanto a eventual legislação derogatória ou que reduza âmbito de incidência, a exemplo do artigo 732 do Código Civil e artigo 10 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

E com a certeza de que a Convenção de Montreal é soberana na sua aplicação, cumpre apurar sua abrangência com relação aos danos decorrentes do eventual defeito na prestação deste serviço.

A Convenção de Montreal quase que exclusivamente narra sobre danos de ordem material, somente mencionando danos de outras naturezas por uma única vez, no seu artigo 29, onde veda aplicação de condenações punitivas ou pedagógicas, fazendo, todavia, ressalva expressa com relação as de ordens compensatórias, mas sem estabelecer quaisquer critérios para cômputo do *quantum debeat*.

Em outras palavras, ao contrário dos que muitos pensam, não existe qualquer limitação de responsabilidade do transportador no tocante ao seu dever de compensar por danos morais decorrentes do defeito no serviço.

---

uho/revista\_justica\_e\_historia/issn\_1677-065x/v6n12/Microsoft\_Word\_-

\_ARTIGO\_A\_SOLUçO\_DAS\_ANTINOMIAS...\_Bruno\_Boaventura.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2015.

<sup>11</sup> ADI 1480 MC, Relator Ministro Celso de Mello, Tribunal Pleno, julgado em 04.09.1997, DJ 18.05.2011 PP-00429 EMENT VOL-02031-02 PP-00213)

Desta forma, se a lei mais nova garante ao ofendido o direito aos danos morais, mas não prevê critérios para sua apuração, deve-se aplicar, de acordo com as mesmas regras de solução de antinomia jurídica já mencionadas, a lei que verse especificamente sobre o tema (compensação), no caso, o Código Civil, lei esta que apesar de não legislar sobre a questão na seção sobre o transporte de coisas, o faz perfeitamente nos seus artigos 186, 927 e 944.

E dito isto, se conclui, então, que a responsabilidade de indenizar do transportador internacional de carga, não se tratando de relação consumerista, se opera nos dizeres da Convenção de Montreal, enquanto a sua responsabilidade em compensar de acordo com as regras estabelecidas pelo Código Civil.

## **2. AS ESPÉCIES DE RESPONSABILIDADES DO TRANSPORTADOR**

Como bem estudado, de acordo com os critérios de solução de conflitos de normas, tem-se que o transportador aéreo internacional de cargas está passível de responsabilização sob a égide de três diplomas, Código de Proteção de Defesa do Consumidor, o Código Civil e a Convenção de Montreal.

Se tratando de relação de consumo, será responsabilizado se devidamente preenchido os três requisitos para responsabilidade civil objetiva, estando assegurado ao ofendido no decorrer do processo todas as benesses do Código de Proteção e defesa do Consumidor.

Agora, nas hipóteses das demais relações civis, duas espécies de responsabilidade são possíveis dependendo da espécie de dano a ser reparado. Enquanto apuração da compensação por dano moral se opera na sua na forma subjetiva, sendo imperiosa a apuração de culpa para sua caracterização nos ditames do Código Civil, a da indenização por dano material se opera na modalidade objetiva de acordo com a Convenção de Montreal.

Ao se estudar os artigos 18.1, 18.2 e 19 da Convenção de Montreal é possível se extrair nitidamente o intento do legislador, que imputou expressamente ao transportador o ônus de comprovação de que o dano à carga não ocorreu sob sua gerência ou de sua conduta (*ope legis*), estando ali previstos, em rol taxativo, todas as excludentes de ilicitude e de nexo de causalidade arguíveis.

No artigo 22.3, por sua vez, notar-se-á que o legislador previu duas modalidades de indenização. A primeira na ausência de declaração especial de valor pelo importador e a segunda na existência desta.

Através da leitura daquele artigo se percebe o condicionamento do *restitutio in integrum* do valor da carga à declaração especial de valor (e pagamento de quantia suplementar se for o caso), mas, mesmo que o importador não o tenha feito, lhe é assegurado a restituição na forma ali delimitada, isto porque diferentemente do Código Brasileiro de Aeronáutica e Código Civil, não existe na Convenção de Montreal quaisquer ressalvas quanto a culpa ou dolo, sendo o preenchimento deste elemento obsoleto para perquirir indenização.

Portanto, se percebe que estando presentes os requisitos de nexo de causalidade e dano, e não sendo comprovado pelo transportador que o dano não foi decorrente de uma conduta de sua ingerência ou de força maior, que a indenização será devida, sendo irrelevante a análise de culpa.

Tal situação pode levar a acreditar que houve um retrocesso legislativo, agravando os meios para o importador na obtenção da indenização pelos danos, todavia, ao analisar a Convenção de Montreal com cautela, de forma contextualizada à época e práticas atuais, será possível verificar que o legislador colocou as partes do contrato em um mesmo patamar no tocante aos riscos deste negócio.

Isto porque o artigo 5 da Convenção de Montreal suprimiu como requisito do conhecimento aéreo a ciência pelo transportador da “natureza da carga”, situação esta que era

prevista nos incisos do artigo 235 do Código Brasileiro de Aeronáutica e no artigo 743 do Código Civil, restando como de cunho obrigatórios tão somente os pontos de partida e chegada e o peso da carga.

Assim, a lógica atual, uma vez que o transportador não é mais obrigado a saber a natureza da carga para realização do serviço, é que o contratante que se furta na declaração especial de valor assume o risco de ser restituído em valor condicionado ao peso da mercadoria. Agora, se o contratante se resguarda e informa o valor da carga (podendo aí, ser cobrado em valor suplementar), o transportador, caso opte em prestar o serviço, assume o risco em restituir integralmente pela carga porventura avariada/extraviada.

Então, a diferença primordial é com relação à ciência pelo transportador da natureza da carga, deixando de ser uma obrigatoriedade e passando a ser uma faculdade, sendo a informação da sua natureza, em documento à parte ao conhecimento aéreo, mero juízo de conveniência do importador e unicamente para cumprimento de formalidades aduaneiras (evitando caimento em exigência e demora no procedimento administrativo de retenção, armazenamento e fiscalização da carga pelas autoridades alfandegárias<sup>12</sup>), situação esta da qual não acarreta no dever de conferência pelo transportador, conforme dizeres do artigo 6 e 16.2 da Convenção de Montreal.

É nítida a intenção do legislador de gerar isonomia contratual através de imposição legislativa, colocando as partes do contrato em pé de igualdade no tocante aos riscos, ressaltando o artigo 27 da Convenção de Montreal resguarda aos contratantes o direito de, com base na autonomia da vontade e verificado os riscos, não contratar.

E dito isto, verifica-se, portanto, que os regramentos do Código Brasileiro de Aeronáutica e Código Civil são completamente diversos, em sua essência, ao instituído pela Convenção de Montreal, que se encontra mais adequada ao mercado contemporâneo.

---

<sup>12</sup> MONTILHA, Paulo Caldo. *O Transporte aéreo de Cargas no Brasil*. Disponível em: <<http://daroncho.com/tcc/tcc72-paula.pdf>>. Acesso em: 30 jun. 2015.

Valendo-se de hermenêutica, conclui-se que somente se cumprida a faculdade de declaração especial de valor de carga, pode-se de falar em assumpção de risco pelo transportador, sendo correto afirmar que não há de se falar em risco assumido se a consequência de uma determinada conduta é desconhecida.

Ainda sobre as dissonâncias existentes nos diplomas em análise, chama a atenção para o fato de o artigo 750 do Código Civil e artigo 262 Código Brasileiro de Aeronáutica preverem, assim como a Convenção de Montreal no seu artigo 22.3, a limitação de indenização.

Enquanto o Código Civil condiciona a limitação ao valor constante no conhecimento de carga, os demais diplomas a condicionam ao peso e fazem a mesma ressalva para hipótese de declaração especial e pagamento de quantia suplementar. Ocorre que o Código Brasileiro de Aeronáutica traz nas suas disposições gerais o artigo 248, que afasta esta limitação se provado pelo importador a ocorrência de dolo ou culpa grave, conceituando-os no seu primeiro parágrafo. O Código Civil no Capítulo XIV, por sua vez, neste aspecto, mantém-se silente.

E assim, com base no silêncio do Código Civil e também no citado artigo 248, em casos onde o importador não realiza a declaração especial de valor, sob o fundamento que a busca pela restituição integral é de ordem impositiva<sup>13</sup>, muitos julgadores relutam na aplicação da Convenção de Montreal, e mesmo sem haver qualquer necessidade de apuração de culpa ou dolo pelo transportador para se concluir pela indenização, se valem de comutações entre artigos existentes nestes diplomas criando verdadeiras consolidações, tudo a fim de condicionar a culpa como um elemento para afastar o artigo 22.3 da Convenção de Montreal, solução esta que não parece ser acertada.

---

<sup>13</sup> Apelação Cível: BRASIL. 19ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Apelação cível n.º 0317500-81.2012.8.19.0001. Apelante: TAP - Transportes Aéreos Portugueses SA. Apelada: Jet Set do Brasil Comercio Importação e Serviços LTDA EPP. Relatora: Desembargadora Valeria Dacheux Nascimento. 25 de Fevereiro de 2015.

Ou seja, contraditoriamente compreendem pela prevalência da Convenção de Montreal, mas afirmam que o artigo 248 do Código Brasileiro de Aeronáutica e demais disposições do Código Civil ainda assim se aplicariam, ao argumento de que a Convenção de Montreal apenas reduziu o âmbito de incidência destes.

Ao estabelecerem como um requisito para responsabilização do transportador um elemento que sequer é previsto, além de gerarem fundada insegurança jurídica, elevam a sua Responsabilidade Civil à espécie subjetiva, viabilizando que o mesmo se valha dos mesmos argumentos em seu favor, demonstrando a inexistência de culpa/dolo e, por conseguinte a viabilidade da indenização que é assegurada por lei ao importador, todavia, em patamares menores diante da inexistência de declaração especial de valor.

Aqueles que se usam deste pensar acabam por se valer normas desatualizadas e incompatíveis ao contexto mercadológico mundial atual, subvertendo ainda a aplicação do próprio Código Brasileiro de Aeronáutica que estatui no parágrafo 1º do seu artigo 1º que o Direito aeronáutico é regulado por convenções incorporadas ao ordenamento vigorando sua eficácia a partir do término da sua *vacatio legis*.

Para ter certeza, basta apurar o § 1º do artigo 248 do Código Brasileiro de Aeronáutica para ter certeza da assertiva acima. O referido parágrafo conceitua “dolo” e “culpa grave” como: “quando o transportador ou seu preposto quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo”.

Além de tal artigo atribuir ao importador o ônus da prova, o que por si só já demonstra o agravamento na sua situação processual, delimita o conceito de culpa e dolo, impedindo o julgador por via transversa, na aplicação de culpa presumida, eis que esta, doutrinariamente, somente é aceita na sua modalidade *stricto sensu*,<sup>14</sup> lembrando que a culpa *latu sensu*, mormente chamado de dolo, nunca é presumível por ser um estado anímico do

---

<sup>14</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio, *Programa de Responsabilidade Civil*, São Paulo: Malheiros Editores, 2006, p. 39

sujeito que atua de forma intencional, o que condiciona a sua caracterização à ampla investigação do seu *quid psíquico*.

Sobre esta questão, o Superior Tribunal de Justiça se posicionou ao editar a súmula número 145<sup>15</sup>, atribuindo à expressão “culpa grave” o conceito de culpa consciente, ou em outras palavras, conduta onde o agente embora não aja com a intenção de causar dano comportou-se como se tivesse querido.

E assim, é nítido que adotar essa linha de pensamento é prejudicial ao importador, não somente diante da dificuldade do importador em produzir tal prova, mas também porque somente poder-se-ia falar em assumpção de risco pelo transportador caso este soubesse a natureza do que transportava, o que não acontece desde a incorporação da Convenção de Montreal.

Ademais, soa lógico que se a declaração especial de valor for realizada, bastaria a aplicação o artigo 22.3 da Convenção de Montreal de acordo com a Responsabilidade Civil objetiva, o que, como já estudado, faria entender que o artigo 248 do Código Brasileiro de Aeronáutica e artigo 750 do Código Civil restam inaplicáveis.

Assim, não existem argumentos juridicamente substanciáveis que justifiquem a verificação de dolo ou culpa como condição de existência de direito a indenização.

Dentro do contexto onde a natureza da carga é mais um requisito legislativo para a realização do serviço, se tratando exclusivamente de uma formalidade aduaneira de ordem administrativa que não gera dever de conferência de veracidade pelo transportador, e ainda sob a ótica de um conceito de isonomia contratual, se verifica que a análise de riscos pelo transportador é condicionada à declaração especial de valor, estando sua responsabilidade na sua ausência adstrita ao peso.

---

<sup>15</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Súmula n.º145. No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/sumulas/toc.jsp?livre=@docn&tipo\\_visualizacao=RESUMO&menu=SIM](http://www.stj.jus.br/SCON/sumulas/toc.jsp?livre=@docn&tipo_visualizacao=RESUMO&menu=SIM)>. Acesso em: 30 jun. 2015.

E nem mesmo que se argumente quanto à prevalência da restituição integral, pois tal situação feriria diretamente os princípios fundamentais do direito contratual da autonomia da vontade e liberdade contratual, ainda mais em se tratando de um direito disponível.

Portanto, não basta muito esforço para concluir que os demais diplomas não se encontram compatíveis à Convenção, eis que ao serem editados, encontravam-se contextualizado a outras práticas e imposições legais às partes envolvidas nos serviços de transporte de carga.

## **CONCLUSÃO**

Com base neste estudo, delineado em linhas proemiais, constata-se que o Transportador aéreo internacional de cargas, na esfera civil, é passível de responsabilização sob a seara de três diplomas, sendo eles o Código de Defesa e Proteção do Consumidor, o Código Civil e a Convenção de Montreal, não se submetendo em hipótese alguma às previsões existentes no Código Brasileiro de Aeronáutica, este que atualmente rege o transporte de cargas tão somente em âmbito doméstico.

Para compreender desta forma, é imperiosa a devida digressão das leis que versem sobre a matéria - transporte internacional - com base nos critérios de antinomia jurídica, partindo sempre da premissa da natureza da relação contratual originária, se de consumo ou não.

Ao se determinar a existência de relação de consumo, a prevalência do Código de Proteção e Defesa do Consumidor em detrimento dos demais será absoluta, sendo o consumidor beneficiário de toda e qualquer previsão que lhe for mais benéfica, independentemente de em qual diploma está previsto.



Na hipótese de ausência de relação de consumo, após o confronto dos dispositivos correlatos existentes de forma contextualizada ao intento do legislador na época de sua edição, concluir-se-á que o transportador aéreo internacional de cargas responde de forma objetiva nas hipóteses de contratos de consumo.

Nas demais relações civis, com base na Convenção de Montreal, o transportador no tocante a pedidos indenizatórios responde da mesma forma, sendo seu o ônus da prova de ausência de ato ilícito e nexo de causalidade por ordem legal, possuindo a declaração especial de valor mera condição para apuração da extensão do dano, ou, em outras palavras, para restituição além do mínimo legal assegurado.

Já quanto aos pedidos compensatórios o transportador será responsabilizado subjetivamente nos dizeres do Código Civil, sendo esta a única situação onde há necessária análise do elemento culpa, cujo ônus da prova é do importador.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição Federal de 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm)> Acesso em: 30 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. Lei 7.565/1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7565.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm)> Acesso em 30 jun. 2015.

\_\_\_\_\_. Lei 8.078/1990 – Código de Proteção e Defesa do Consumidor. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm)> Acesso em: 30 jun. 2015

\_\_\_\_\_. Lei 10.406/2002 – Código Civil. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm)> Acesso em: 30 jun. 2015

\_\_\_\_\_. Decreto n. 5.910/2006 – Convenção de Montreal. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm)> Acesso em: 30 jun. 2015

STOCO, Rui. *Tratado de Responsabilidade Civil*. 7. ed. revista, atualizada e ampliada. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

FILHO, Sergio Cavaliere, *Programa de Responsabilidade Civil*, São Paulo: Malheiros Editores, 2006.

BOAVENTURA, Bruno José Ricci. *A solução das antinomias jurídicas aparentes inseridas na consolidação das leis.* Disponível em: <[https://www.tjrs.jus.br/export/poder\\_judiciario/historia/memorial\\_do\\_poder\\_judiciario/memorial\\_judiciario\\_gaicho/revista\\_justica\\_e\\_historia/issn\\_1677-065x/v6n12/Microsoft\\_Word\\_-\\_ARTIGO\\_A\\_SOLUçO\\_DAS\\_ANTINOMIAS...\\_Bruno\\_Boaventura.pdf](https://www.tjrs.jus.br/export/poder_judiciario/historia/memorial_do_poder_judiciario/memorial_judiciario_gaicho/revista_justica_e_historia/issn_1677-065x/v6n12/Microsoft_Word_-_ARTIGO_A_SOLUçO_DAS_ANTINOMIAS..._Bruno_Boaventura.pdf)>. Acesso em: 30 jun. 2015.

MONTILHA, Paulo Caldo. *O Transporte aéreo de Cargas no Brasil.* Disponível em: <<http://daroncho.com/tcc/tcc72-paula.pdf>>. Acesso em: 30 jun. 2015.

GREGORI, Maria Stella. *A Responsabilidade Civil do Transporte Aéreo nas Relações de Consumo.* Disponível em: <[http://www.oabsp.org.br/comissoes2010/defesa-consumidor/artigos/responsabilidade\\_civil.pdf/download](http://www.oabsp.org.br/comissoes2010/defesa-consumidor/artigos/responsabilidade_civil.pdf/download)>. Acesso em: 30 jun. 2015.

WIKIPEDIA. Transporte Aéreo. <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_aéreo](https://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte_aéreo)> Acesso em: 30 jun. 2015.

NETO, Edgard Vieira e FOGO, Edson Luiz. *Características das mercadorias e dos terminais de carga aérea.* Disponível em: <<http://www.ebah.com.br/content/ABAAABXrcAI/caracteristicas-das-mercadorias-dos-terminais-carga-aerea>>. Acesso em: 30 jun. 2015.

IATA. <<https://www.iata.org.br/>>. Acesso em: 30 jun. 2015.

ANAC. <<http://www2.anac.gov.br/>> Acesso em: 30 jun. 2015.

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL. <<http://www.aviacaocivil.gov.br/>> Acesso em: 30 jun. 2015.

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DE ESPAÇO AÉREO. <<http://www.decea.gov.br/>> Acesso em: 30 jun. 2015.

MINISTÉRIO DA DEFESA. <<http://www.defesa.gov.br/>>. Acesso em: 30 jun. 2015.

PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. A Questão da Antinomia de Normas no Transporte Aéreo Internacional de Passageiros: Primazia da Convenção de Montreal. *Revista Forense*. Rio de Janeiro, volume 415, jan-jun, 2012.

NOGUEIRA, Antonio de Pádua Soubhie. Brevíssimas notas sobre a aplicação da Convenção de Varsóvia-Montreal (e não do Código de Defesa do Consumidor) no Transporte Internacional aéreo de cargas, inclusive, para fins de limitação da responsabilidade indenizatória do transportador. *Revista do Instituto dos Advogados de São Paulo*. São Paulo, Ano 12, n. 24, jul-dez, 2009.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Consulta Processual – 0397422-79.2009.8.19.0001. <<http://www4.tjrj.jus.br/>>. Acesso em 30 jun. 2015.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Consulta Processual – 0317500-81.2012.8.19.0001. < <http://www4.tjrj.jus.br/> >. Acesso em 30 jun. 2015.