

**APELAÇÃO CÍVEL Nº 2004.70.02.004249-4/PR**

**RELATOR** : NICOLAU KONKEL JUNIOR  
**APELANTE** : UNIBANCO SEGUROS S/A  
**ADVOGADO** : Karin Loize Holler e outros  
**APELANTE** : EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA  
AEROPORTUARIA - AEROPORTO INTERNACIONAL  
DE FLORIANÓPOLIS (SC) e outro  
**ADVOGADO** : Erica Silvestri Duttweiler e outros  
**APELADO** : (Os mesmos)  
**APELADO** : BRADESCO SEGUROS S/A  
**ADVOGADO** : Bruno Luis Marques Hapner

**EMENTA**

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. ASSALTO EM AERONAVE. INFRAERO. TEORIA FRANCESA DA *FAUTE DE SERVICE*. NÃO CARACTERIZADA. DENUNCIÇÃO A LIDE. SUCUMBÊNCIA MANTIDA.

1. A *faute de service* ou culpa do serviço ocorre quando este não funciona nas hipóteses que deveria, funciona mal ou funciona com atraso. A doutrina e a jurisprudência têm destacado que esta modalidade de responsabilidade civil é de caráter subjetivo, de modo que se torna necessária a existência de culpa por parte da administração.

2. A INFRAERO não tem dentre as suas atribuições a de policiamento preventivo ou ostensivo nos aeroportos internacionais. As funções de polícia aeroportuária são de atribuição da União, por meio da Polícia Federal, de modo que cabe à INFRAERO, como empresa pública, apenas oferecer os meios para o bom exercício da atividade de polícia da União que se manifesta não apenas na repressão e prevenção de crimes, mas também no chamado poder de polícia administrativo, por meio de fiscalização sanitária, agricultura e tributária. Ademais não resultou demonstrado que, sua omissão ou atuação deficiente, concorreu decisivamente para o evento, deixando de realizar a segurança que razoavelmente lhe seria exigível.

3. Tratando-se de garantia imprópria, na qual é permitido exercer o direito de regresso em posterior ação autônoma, optando o réu em exercer a ação de denúncia, então o ônus da verba honorária na ação regressiva será a cargo do denunciante.

4. Apelações improvidas.

**ACÓRDÃO**

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, decide a Egrégia 3ª Turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, por unanimidade, negar provimento às apelações, nos termos do relatório, votos e notas taquigráficas que ficam fazendo parte integrante do presente julgado.

Porto Alegre, 15 de fevereiro de 2012.

**NICOLAU KONKEL JUNIOR**  
**Relator**

---

Documento eletrônico assinado por **NICOLAU KONKEL JUNIOR, Relator**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **4754353v7** e, se solicitado, do código CRC **E7DAF84A**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): Nicolau Konkell Junior

Data e Hora: 23/02/2012 16:50

---

**APELAÇÃO CÍVEL Nº 2004.70.02.004249-4/PR**

**RELATOR : NICOLAU KONKEL JUNIOR**

**APELANTE : UNIBANCO SEGUROS S/A**

**ADVOGADO : Karin Loize Holler e outros**

**APELANTE : EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA  
AEROPORTUARIA - AEROPORTO INTERNACIONAL  
DE FLORIANÓPOLIS (SC) e outro**

**ADVOGADO : Erica Silvestri Duttweiler e outros**

**APELADO : (Os mesmos)**

**APELADO : BRADESCO SEGUROS S/A**

**ADVOGADO : Bruno Luis Marques Hapner**

**RELATÓRIO**

Trata-se de ação ordinária ajuizada por UNIBANCO SEGUROS S/A em face da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA - INFRAERO, proposta originalmente perante o Juízo da 7ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, objetivando o ressarcimento pecuniário integral das despesas efetuadas em razão de indenização securitária paga a TGV Transportadora de Valores e Vigilância Ltda.

Alegou que mantinha contrato de seguro de "riscos diversos", com cobertura de roubos, com a empresa transportadora e que em agosto de 2000 cinco homens armados renderam uma aeronave da VASP que transportava importâncias seguradas. Informou que se sub-rogou nos direitos e ações da segurada, em decorrência da quitação da apólice de seguro. Postulou o reconhecimento da responsabilidade objetiva.

A INFRAERO opôs exceção de incompetência e apresentou contestação. Preliminarmente, arguiu sua ilegitimidade passiva, denunciando a lide a Bradesco Seguros S.A. No mérito, afirmou que não é responsável pela segurança aeroportuária, incumbência da Polícia Federal. Alegou que sua atuação cinge-se à coordenação, supervisão e controle das medidas necessárias à instalação e permanência dos serviços de segurança, polícia, alfândega e saúde nos aeroportos. Afirmou que é responsabilidade da empresa aérea a interrupção de contrato com seus passageiros e que os causadores do dano são conhecidos, devendo a autora direcionar a demanda contra eles. Aduziu culpa exclusiva da vítima por vazamento de informações.

A exceção declinatória de foro foi acolhida com remessa dos autos à 1ª VF e JEF Cível de Foz do Iguaçu (fls. 442, 471/474 e 485/487).

Admitida a denúncia da lide da Bradesco Seguros S.A., seguradora da INFRAERO à época (fls. 523/524).

Bradesco Seguros S.A. contestou defendendo a inépcia da inicial e, no mérito, afirmou que a Infraero não seria responsável pelo ocorrido e que não há provas de que forma as **armas** entraram no avião, pois não demonstrada qualquer alteração na rotina de segurança. Postula pela improcedência, considerando que o contrato de seguro entre a litisdenunciada e a litisdenunciante não incluía o risco de "roubo em aeronave", uma vez que se limitava à responsabilidade civil relativamente às operações gerais de autoridades aeroportuárias.

Sobreveio sentença julgando improcedente o pedido deduzido por Unibanco Seguros S.A. em face da INFRAERO, nos termos do art. 269, I, do CPC, motivo pelo qual reconhecida a perda superveniente do interesse de agir na demanda secundária, decorrente da denúncia da lide efetivada pela INFRAERO à Bradesco Seguros S.A., julgando-a extinta sem resolução do mérito, nos termos do art. 267, VI, do CPC.

O autor foi condenado ao pagamento das custas e honorários advocatícios em favor da INFRAERO, fixados em R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

A INFRAERO foi condenada ao pagamento de honorários advocatícios à denunciada Bradesco Seguros S.A., fixados em R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), considerando que a denúncia não era obrigatória.

Opostos embargos de declaração pela parte autora, tiveram o provimento negado (fls. 899/901-v).

O autor apela postulando pelo reconhecimento da responsabilidade da INRAERO pela segurança de pessoas e bens no interior dos aeroportos e nas vias de acesso às aeronaves. Aduz que as falhas da INFRAERO deram ensejo ao evento danoso, conforme a prova colhida nos autos.

A INFRAERO apela adesivamente requerendo sua absolvição ao pagamento da verba honorária ao patrono da Bradesco Seguros S.A., mantendo-se esta na condição de denunciada para todos os efeitos.

Com contrarrazões, subiram os autos a esta Corte.

O Ministério Público Federal opina pelo parcial provimento do recurso da Unibanco Seguros S.A. e pelo provimento do recurso da INFRAERO.

É o relatório.

Peço dia.

**NICOLAU KONKEL JUNIOR**  
**Relator**

---

Documento eletrônico assinado por **NICOLAU KONKEL JUNIOR, Relator**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **4754351v7** e, se solicitado, do código CRC **DB12DBCA**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): Nicolau Konkell Junior

Data e Hora: 23/02/2012 16:50

---

**APELAÇÃO CÍVEL Nº 2004.70.02.004249-4/PR**

**RELATOR** : NICOLAU KONKEL JUNIOR  
**APELANTE** : UNIBANCO SEGUROS S/A  
**ADVOGADO** : Karin Loize Holler e outros  
**APELANTE** : EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA  
AEROPORTUARIA - AEROPORTO INTERNACIONAL  
DE FLORIANÓPOLIS (SC) e outro  
**ADVOGADO** : Erica Silvestri Duttweiler e outros  
**APELADO** : (Os mesmos)  
**APELADO** : BRADESCO SEGUROS S/A  
**ADVOGADO** : Bruno Luis Marques Hapner

**VOTO**

Como foi corretamente destacado na sentença, o caso dos autos corresponde ao que a doutrina francesa denomina de "faute de service", ou seja, a culpa do serviço, que ocorre quando este não funciona nas hipóteses que deveria, funciona mal ou funciona com atraso. Como diz Jean Rivero, "a culpa de serviço significa uma deficiência no funcionamento normal do serviço, atribuível a um ou vários agentes da Administração" (**Direito administrativo**. Almedina, 1981, p. 319-320). Para o administrativista francês, trata-se de "uma deficiência no funcionamento normal do serviço. De qualquer serviço pode esperar-se um certo nível médio, variável, aliás, consoante a sua missão e as circunstâncias; a culpa surge abaixo desse nível" (p. 320).

A doutrina e a jurisprudência têm destacado que esta modalidade de responsabilidade civil é de caráter subjetivo, de modo que se torna necessária a existência de culpa por parte da administração, o que pode ser caracterizado pela conduta objetivamente inferior aos padrões normais de diligência e eficiência.

No caso em análise, a indenização reclamada se fundamenta na indevida atuação da INFRAERO, em face da má prestação do serviço, haja vista que, "por volta das 16:30 horas do dia 16/08/2000, quando os valores segurados junto à Autora estavam sendo transportados, em pleno vôo, no compartimento de carga da aeronave BOEING 737-200, prefixo PP-SMG, pertencente à Viação Aérea São Paulo S/A - VASP (a qual fazia o trajeto entre os aeroportos de Foz do Iguaçu e Curitiba - PR) 5 (cinco) homens fortemente armados, após renderem todos os passageiros e tripulantes, invadiram a cabine de comando e obrigaram o piloto da aeronave a alterar a rota original e a pousar no aeroporto de Porecatu, PR. Depois de efetuado o pouso, os meliantes abriram o compartimento de carga

e de lá retiraram todos os volumes contendo os valores segurados junto à Autora, empreendendo fuga, por meio de um veículo do tipo caminhonete que os aguardava no local, rumo a destino ignorado. (...) Nesse sentido, releva dizer que, em sendo o Aeroporto de Foz do Iguaçu administrado pela Ré, entenda a Seguradora que a mesma deve vir a ser efetivamente responsabilizada pelo ocorrido, uma vez que, à toda evidência, constitui preceito básico em matéria de segurança de vôo que a administração aeroportuária não pode, em hipótese alguma, permitir o ingresso na aeronave de indivíduos portando **armas** de fogo".

Portanto, a questão disputada é a verificação da existência de culpa por parte da administração, perquirindo se a sua conduta foi inferior aos padrões normais de diligência e eficiência, ao permitir o ingresso de arma de **fogo** que viabilizou a ação criminosa.

A Lei nº 5.862/72 fixou a competência da INFRAERO, estabelecendo em seu art. 2º, antes da redação dada pela Lei nº 12.462/11 que constitui sua finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério da Aeronáutica. Além disso, o art. 3º define um rol extenso de atribuições, destacando-se:

*XII - promover e coordenar junto aos órgãos competentes as medidas necessárias para instalação e permanência dos serviços de segurança, polícia, alfândega e saúde nos aeroportos internacionais, supervisionando-as e controlando-as para que sejam fielmente executadas;*

Daí, com acerto, afirmar a MMª Juíza Federal Luciana da Veiga Oliveira, que "a INFRAERO não tem dentre as suas atribuições a de policiamento preventivo ou ostensivo nos aeroportos internacionais. Sua atuação cinge-se, como fica claro dos artigos de Lei supratranscritos, à promoção, coordenação e execução de atividades relacionadas com a sua finalidade de implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério da Aeronáutica. Deve tomar as medidas necessárias para possibilitar a prestação dos serviços 'de segurança, polícia, alfândega e saúde nos aeroportos internacionais'".

Assim, a segurança que lhe incumbe é aquela ordinária para o funcionamento de seus serviços, executada por vigilantes privados ou por empregados celetistas, a fim de permitir uma maior segurança dos voos. Obviamente que a repressão ao ilícito, como em qualquer lugar, inclusive em prédios públicos, segundo a Constituição Federal, é dever do Estado e não de uma empresa pública, sem vocação para o serviço de segurança pública:

*Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:*

*I - polícia federal;*

*II - polícia rodoviária federal;*

*III - polícia ferroviária federal;*

*IV - polícias civis;*

*V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.*

*§ 1º A polícia federal, instituída por lei como órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se a:*

*I - apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;*

*II - prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;*

*III - exercer as funções de polícia marítima, aérea e de fronteiras;*

*III - **exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;***

*IV - exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.*

*(...)*

*§ 4º - às polícias civis, dirigidas por delegados de polícia de carreira, incumbem, ressalvada a competência da União, as funções de polícia judiciária e a apuração de infrações penais, exceto as militares.*

*§ 5º - às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.*

*(...)*

*§ 7º - A lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades.*

*§ 8º - Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.*

*(...)*

Portanto, as funções de polícia aeroportuária são de atribuição da União, por meio da Polícia Federal, de modo que cabe à INFRAERO, como empresa pública, apenas oferecer os meios para o bom exercício da atividade de polícia da União que se manifesta não apenas na repressão e prevenção de crimes, mas também no chamado poder de polícia administrativo, por meio de fiscalização sanitária, agricultura e tributária.

Aliás, a Lei nº 5.862/72 expressamente reconhece que a INFRAERO não reúne essa atribuição de polícia, pois lhe impôs apenas o dever de "promover e coordenar **junto aos órgãos competentes** as medidas necessárias para instalação e permanência dos serviços de segurança, polícia, alfândega e saúde nos aeroportos internacionais". Ora, o exercício da atividade de coordenação suprime a atribuição executiva dessa atividade de polícia, sendo certo que a própria lei se encarregou de ressaltar que outros órgãos devem fazê-lo, sob coordenação da INFRAERO. É evidente que a atividade de coordenação não significa sua execução. Tudo isso sem considerar que haveria manifesta inconstitucionalidade se a lei ou algum normativo infralegal promovesse essa indevida transferência da indelegável atividade de polícia a uma empresa pública.

Foi muito apropriada a citação feita na sentença da Portaria Interministerial n.º 352 de 26 de junho de 1991, que explicitou as atribuições de cada Ente da Administração:

*Art. 2º - o Ministério da Aeronáutica é o órgão competente para estabelecer a Política de Segurança da Aviação Civil, a quem caberá expedir diretrizes específicas.*

*Art. 3º - Ao Ministro da Aeronáutica cabe emitir decisões relativas às ocorrências de atos ilícitos praticados contra a Aviação Civil, nos aeroportos nacionais ou no espaço aéreo brasileiro.*

*Art. 5º A aplicação das medidas que envolvam a Segurança da Aviação Civil pelos órgãos públicos e empresas integradas ao Sistema de Aviação Civil se fará mediante coordenação do Ministério da Aeronáutica, nos seguintes níveis: (...)*

*IV - Superintendente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, no Aeroporto, na execução das tarefas de preparação e aplicação do Plano de Segurança Aeroportuária, no que for de sua responsabilidade. (...)*

*Art. 7º - O Departamento da Polícia Federal - DPF, no caso específico da prática de atos ilícitos contra a Aviação Civil, dispostos no Anexo 17 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, se constitui como componente do Subsistema de Segurança da Aviação Civil, devendo participar da elaboração e no cumprimento do Plano de Segurança Aeroportuária.*

*§1º - As ações preventivas e repressivas contra os ilícitos na Aviação Civil são de responsabilidade da Polícia Federal.*

*§2º Sem prejuízo do disposto no parágrafo precedente, o Plano de Segurança Aeroportuária definirá a responsabilidade e a participação da Polícia Federal nas seguintes ações, entre outras:*

*I - Identificação, revista de passageiros e de bagagens de mãos nas áreas de embarque internacional e, eventualmente, nas áreas de embarque de vôos nacionais;*

*II - Controle de acessos de pessoas às áreas de embarque e desembarque nacionais e às demais áreas operacionais especificadas no Plano de Segurança Aeroportuária;*

*III - Participação na Assessoria de risco;*

*IV - Busca e neutralização de artefatos explosivos;*

*V - Retirada do interior de aeronaves, de pessoas que possam por ou ponham em perigo a segurança do vôo;*

*VI - Inspeções de segurança nas instalações e áreas internas e externas dos aeroportos; e*

*VII - Patrulhamento ostensivo da área aeroportuária.*

Ou seja, o referido normativo é claro ao dispor que a segurança nos aeroportos está entregue à Polícia Federal e não à INFRAERO, haja vista incumbir àquela as ações preventivas e repressivas contra os ilícitos na Aviação Civil, devendo identificar, revistar os passageiros e as bagagens de mãos nas áreas de embarque internacional e, eventualmente, nas áreas de embarque de voos nacionais, controlar o acesso de pessoas às áreas de embarque e desembarque nacionais e às demais áreas operacionais especificadas no Plano de Segurança Aeroportuária, além de promover o patrulhamento ostensivo da área aeroportuária.

Ademais, a atividade ordinária de controle e segurança dos voos, ainda que exija um empenho maior da Administração, não transforma a INFRAERO, ou mesmo a União, em garantes incondicionais dos prejuízos decorrentes de ações ilícitas de terceiros.

Essa atividade, como a passagem por revista pessoal nos equipamentos que detectam metais ou aparelhos de raio-X, executada pela INFRAERO, não se confunde com o combate à criminalidade, tratando-se apenas de uma forma de impedir o ingresso, na aeronave, de objetos que podem



comprometer a segurança do voo, a partir de normas internacionais que o Brasil adota. Com efeito, consta do "Guia do Passageiro" da ANAC:

#### 2.6 Itens proibidos em bagagem de mão

*Em voos nacionais e internacionais, a bagagem de mão não poderá conter, entre outros itens:*

*Categoria 1 - **armas** - **armas** ou réplicas/imitações, peças de **armas**, pistola de sinalização, soqueira de metal, dispositivo capaz de gerar corrente elétrica.*

*Categoria 2 - objetos pontiagudos ou cortantes - sabre, tesoura, punhal, espada, faca, canivete com lâmina com comprimento superior a 6 cm, navalha, patins de lâmina, ferramentas (furadeira, serra, arpão, flecha, machado, furador de gelo, estilete, chave de fenda), agulhas hipodérmicas (exceto se houver receita médica), agulha de tricô e de tecer.*

*Categoria 3 - objetos contundentes - ferramentas tais como martelos, alicates, chave de boca; material esportivo (remo, skate, vara de pescar, bastão, cassetete e tacos de bilhar, sinuca, beisebol, pólo, golfe, hóquei), soquete e equipamento para prática de artes marciais.*

*Categoria 4 - substâncias explosivas ou inflamáveis - réplica ou imitação de explosivo, detonador, sinalizador luminoso e pólvora, material pirotécnico, aerossol, exceto os de uso médico e de asseio pessoal, bebida com mais de 70% de graduação alcoólica, fósforo, exceto os de uso cotidiano, sólido inflamável, substância que em contato com água emita gases; munições e projéteis e cilindros de oxigênio.*

*Categoria 5 - substâncias químicas e tóxicas - material oxidante, infeccioso ou biologicamente perigoso e extintor de incêndio.*

*Categoria 6 - outros - alarme, material cujo campo magnético interfira na aeronave ou que seja de uso controlado a bordo.*

Como se pode perceber, à exceção das **armas**, os demais objetos são de uso comum (patins, ferramentas, agulha de tricô, skate, vara de pescar, aerossol etc.), sendo vedado seu ingresso pelo fato de poder ser invertida sua finalidade e uso e, conseqüentemente, criar um risco à segurança do voo. Esses empregados da INFRAERO não estão ali para agir no combate à criminalidade, sendo relevante lembrar que os fatos se deram em momento anterior ao ataque terrorista às torres do World Trade Center, quando, em todos os aeroportos do mundo, não se exigia um rigor excessivo de vigilância, relativamente aos objetos que ingressavam na aeronave.

As provas dos autos não permitem concluir que houve falha da INFRAERO na revista ordinária de passageiros, até porque não ficou demonstrado o meio empregado pelos criminosos para ingressar com as **armas** de **fogo** na aeronave, sendo evidente que os meios para tanto podem ser inúmeros: conivência ou participação de empregados da empresa de transporte de valores, do serviço de limpeza da aeronave ou mesmo um acesso furtivo da área de operação das aeronaves, além de diversas outras hipóteses. A engenhosidade e a audácia do crime permitem afirmar que o ingresso das **armas** não se deu de forma infantil, sendo certa a participação de pessoas que asseguraram o municionamento dos criminosos.

Essa tese se reforça quando se constata que o aeroporto internacional de Foz do Iguaçu conta com uma dupla fiscalização, tendo em vista que, além da revista da INFRAERO, a Receita Federal atua no aeroporto no combate aos crimes fiscais:

*Dada a palavra ao Defensor da Infraero: Excelência, gostaria de saber do depoente, se é verdade que no aeroporto de Foz do Iguaçu, por se tratar de um aeroporto de zona fronteira, se existe uma dupla inspeção de raio x inicialmente pela Receita Federal e depois pela Infraero?*

*Juiz: É verídica essa informação?*

*Depoente: Positivo. Foz do Iguaçu tem uma característica um pouco diferenciada por ser um aeroporto de fronteira, onde se diz que o check in se é confinado. Todos os passageiros passam por um sistema da Receita Federal e depois que fazem o check in se dirigem para sala de embarque, onde há equipamentos de raio X, inclusive em duplicidade para não se correr o risco de algum equipamento entrar em pane e não se fazer a inspeção, nós temos naquela época, como até hoje, equipamentos em duplicidade para essa finalidade.*

Essa questão, aliás, ficou bem destacada na sentença:

*Quanto à questão da eventual atuação deficiente ou omissiva da INFRAERO no caso, o referido informante esclareceu o procedimento para transporte de valores em aviões, no que diz respeito à atuação da INFRAERO, deixando claro, como também afirmou a testemunha ouvida na folha 812/824 (Atílio Taschetto), que na data dos fatos todas as cautelas exigidas da INFRAERO foram observadas:*

*Defensor da Ré Infraero: No que se refere a transporte de valores, se existia um procedimento padronizado e de conhecimento inclusive da companhia aérea transportadora e da empresa transportadora de valores a respeito de como deve proceder nessa ocasião?*

*Depoente: Sim. Era obrigação até porque já existia um acordo operacional onde era tratado em comissão de segurança aeroportuária, são comissões onde se trata de assunto de segurança em aeroporto, onde participam todas aquelas pessoas da comunidade que fazem parte do aeroporto, onde participam todas aqueles pessoas da comunidade que fazem parte do aeroporto, e se adotou o procedimento com relação aos transportes de valores que deveria ser comunicado à Infraero, a Polícia Federal e Receita com alguma antecedência, ou seja, antes da operação, o responsável pelo transporte de valores vinha na frente com todos os dados do horário. Vôo com antecedência nesse caso de Foz do Iguaçu, desse vôo foi com quarenta minutos, quando a Polícia Federal colocava o visto que tinha conhecimento, a Receita Federal, supervisor da Infraero. Porque a gente adotava alguns procedimentos adicionais de segurança, como no caso daquela operação, tanto é que nós tínhamos que ter um conhecimento que essa aeronave poderia estar envolvida numa operação que nós colocávamos essa aeronave numa posição adequada, que não oferecia esse risco as outras pessoas para que se fizesse o transporte de valor daquela aeronave.*

*Defensor da ré Infraero: Se essa comunicação que haveria um transporte de valores num vôo, se havia uma espécie de divisão de responsabilidade a medida que a Polícia Federal era obrigatoriamente informada e deveria dar um ciente de que a operação estava acontecendo?*

*Depoente: Positivo. A Polícia Federal como responsável pela segurança aeroportuária, tinha a obrigação de dar o visto, que se ela quisesse tomar alguma atitude preventiva vamos dizer, assim como relação a aquela operação, tinha a plena liberdade e conhecimento de que estaria acontecendo aquela operação.*

*Note-se que, segundo a testemunha Atílio Taschetto (fls. 814/824), era exigido das empresas de transporte de valores que informassem à INFRAERO, à Polícia Federal e à Receita Federal com antecedência mínima de duas horas, mas no dia dos fatos o transporte de valores teria sido informado com antecedência de quarenta a cinquenta minutos somente sendo que os autores do roubo perpetrado na aeronave compraram os tíquetes de passagem horas antes de haver a referida comunicação.*

*Assim, nada obstante não se poder afirmar que tal fato demonstra o conhecimento por parte da empresa, é suficiente para demonstrar que havia o conhecimento, antes dos 45 minutos acima*

narrados', do transporte de valores a ser realizado naquela data, tanto que os criminosos já haviam comprado sua passagem em momento anterior. A não comunicação do transporte, a qual não é responsabilidade da INFRAERO, pode ter facilitado a consumação do ato criminoso e dificultado o policiamento.

É importante ainda considerar que os carros-fortes das empresas de transporte de valores não eram submetidos a vistoria pelos servidores da INFRAERO, considerando que havia previamente um cadastro e credenciamento dessas pessoas, cingindo-se a INFRAERO a conferir as credenciais dos transportadores. Tal medida não pode ser reputada omissa ou falha pela INFRAERO, considerando que ficava a empresa de transportes responsável pelo conteúdo dos malotes e também por seus agentes, por óbvia questão de segurança.

Sob outro enfoque, também se verificou pelos elementos de prova contidos nos autos que os agentes do delito não acessaram o compartimento de cargas para obter as **armas** utilizadas, de modo que não se pode afirmar que as **armas** teriam entrado pelo compartimento de cargas e de lá tiradas pelos autores do roubo. De outro lado, existem menções nos autos de que as **armas** já estavam na aeronave "proavelmente introduzidas por pessoal de manutenção, limpeza ou comissária. Embora existam procedimentos especiais e medidas adicionais de segurança, para as operações de embarque e desembarque de valores, a empresa aérea não realizou a busca (varredura) na aeronave e nem a sua tripulação observou irregularidades ao assumir o vôo 280, realizado por aeronave não programada e vinda de São Paulo (fl. 713) (...)" segundo o DAC. Ainda se referiu, nas reportagens de jornais, que as **armas** estavam embaixo dos bancos, nos assentos dos passageiros, fatos que contrariam a tese de que teria havido falha da INFRAERO quando fiscalizou as pessoas, bagagens e cargas daquele vôo. Todavia, não se tem efetiva demonstração nos autos de que as **armas** entraram na aeronave por falha dos aparelhos manejados pelos funcionários da ré (raio-X e detector de metais), ou por outro meio. Nem se tem certeza nos autos se a Empresa Aérea, antes do vôo, teria fiscalizado a aeronave antes do embarque dos passageiros (segundo o DAC, não ocorreu). Assim, verifica-se que a parte autora não se desincumbiu corretamente de provar os fatos constitutivos do seu direito, nos termos do art. 333, I, do CPC.

Assim, concluo com a magistrada *a quo* que "no caso dos autos, diante de todos os elementos probatórios analisados, entendo que a INFRAERO não pode ser responsabilizada pelo roubo ocorrido em aeronave noticiado pela parte autora, considerando que não resultou demonstrado que, por sua omissão ou atuação deficiente, concorreu decisivamente para o evento, deixando de realizar a segurança que razoavelmente lhe seria exigível. Como dito, a vigilância efetivada pela INFRAERO não afastava o dever da Polícia Federal, da Receita Federal (porque opera aparelhos de "raios-X"), bem como da própria companhia aérea, de tomar as cautelas necessárias para que o transporte de valores atingisse seu objetivo. A INFRAERO não é seguradora geral do transporte de valores, tendo suas atribuições voltadas à segurança da infra-estrutura aeroportuária. Qualquer desvio de finalidade nesse aspecto, como o ocasionado pela delegação da operação dos aparelhos de raio-X e detector de metais à INFRAERO, não pode ser a ela atribuído".

Não cabe, aqui, invocar os precedentes que têm condenado a INFRAERO a ressarcir o furto de aeronave sob sua guarda:

CIVIL. CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL. INFRAERO. ADMINISTRAÇÃO DE AEROPORTO. GUARDA DE AERONAVES. FURTO. INDENIZAÇÃO.

- As pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos respondem pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causam a terceiros (CF, art. 37, parágrafo 6º; CC, art. 1521, III).

- A INFRAERO, empresa pública federal, responsável pela administração e exploração industrial e comercial dos aeroportos (Lei n. 5862/72, art. 2), responde civilmente por danos decorrentes de omissão dos servidores na guarda das aeronaves estacionadas nos pátios aeroportuários.

- O furto de uma aeronave do pátio interno de aeroporto sob a administração da INFRAERO, a qual inclusive cobra tarifas pelo estacionamento e estadia dos aviões, denota que servidores agiram com culpa in vigilando, o que dá origem à obrigação de indenizar seu proprietário.

- Apelação desprovida.

(AC nº 93.01.26387-4, 3ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Relator Desembargador Federal Vicente Leal, DJ de 09/12/1993, p. 54.153)

Como é fácil perceber, nestes casos, o fundamento jurídico da responsabilidade da INFRAERO reside na desídia no cumprimento do dever de guarda, firmado contratualmente. Assim, em vista da circunstância da impossibilidade de promover a devolução de bem tomado para guarda, de forma onerosa, deve a INFRAERO indenizar a parte que lhe confiou o bem, cuja configuração fática é bastante diferente do presente caso.

Por fim, também merece manutenção a sentença, na parte que reconheceu a perda do objeto da denunciação da lide à BRADESCO SEGUROS, pelo fato de não ter havido responsabilização da INFRAERO, julgando-a extinta sem resolução do mérito, pela perda superveniente do interesse de agir, condenando a INFRAERO em honorários advocatícios.

A denunciação da lide é uma modalidade de intervenção de terceiros, com a formação de uma nova relação jurídica, em que o denunciante apresenta pretensão contra o denunciado, com a finalidade de que, por força de lei ou de contrato, este último seja condenado, no mesmo processo, a indenizar o denunciante no prejuízo do que perder a demanda.

O instituto tem caráter de prejudicialidade, pois a denunciação da lide está vinculada à ação principal, de modo que, se o denunciante for vitorioso, a ação regressiva será necessariamente julgada prejudicada. Porém, ainda que o art. 70 do CPC disponha que a denunciação é "obrigatória", a doutrina e a jurisprudência têm destacado que a falta de denunciação da lide somente acarreta a perda da pretensão regressiva nos casos de garantia formal, ou seja, de evicção e de transmissão de direitos. Nos demais casos de garantia "imprópria", é permitida, mesmo na falta de denunciação, a busca pelo direito de regresso contra o responsável civil, o que deverá ser feito em processo autônomo.

Essa prejudicialidade faz com que a condenação em honorários advocatícios seja cercada de imensas dificuldades, especialmente porque o denunciante formula um pedido condicional.

Assim, se procedentes tanto a ação principal como a ação regressiva, além do réu pagar honorários à parte autora em relação à demanda

principal, na ação de regresso, o denunciado deverá arcar com os honorários do réu denunciante, ainda que a jurisprudência esteja mitigando esta regra, quando o denunciado aceita seu dever de reembolsar, limitando-se a auxiliar o denunciante em sua defesa na ação principal. No caso de procedência da ação principal e de improcedência da denunciação da lide, tendo o réu denunciante sido vencido nas duas demandas, é evidente que e deverá arcar com o pagamento da verba honorária tanto na ação principal, quanto na ação regressiva.

Por fim, no caso da demanda principal ser julgada improcedente - que é o caso dos autos -, pelo fato de estar prejudicada a pretensão regressiva do denunciante, o réu terá direito a honorários de sucumbência na ação principal, dispensando a jurisprudência tratamento diverso, a depender da garantia ser própria ou imprópria. No primeiro caso, como o réu tinha o dever de denunciar, a fim de assegurar sua pretensão regressiva, o autor vencido deverá arcar com a verba honorária de ambas as demandas. Na segunda hipótese, exatamente o caso dos autos, tratando-se de garantia imprópria, na qual é permitido exercer o direito de regresso em posterior ação autônoma, optando o réu em exercer a ação de denunciação, então o ônus da verba honorária na ação regressiva será a cargo do denunciante.

Neste sentido:

*CIVIL E PROCESSUAL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. AÇÃO INDENIZATÓRIA JULGADA IMPROCEDENTE. DENUNCIAÇÃO DA SEGURADORA À LIDE. SUCUMBÊNCIA DEVIDA PELO SEGURADO DENUNCIANTE. CPC, ARTS. 70, 20 E 23.*

*Não se tratando de hipótese de denunciação obrigatória à lide para assegurar direito de regresso, ao fazê-la o réu segurado em relação à empresa seguradora do seu veículo, ele estabelece, espontaneamente, um vínculo jurídico entre a demanda principal e a acessória, inaugurando, quanto à segunda, uma relação litigiosa com a litisdenunciada. Destarte, se julgada improcedente a ação indenizatória, favorecendo o litisdenunciado, inexistente, em consequência, o direito por ele postulado perante a seguradora, nascendo, daí, a sua obrigação de, respectivamente, pagar-lhe as custas e os honorários advocatícios resultantes da sua sucumbência na lide secundária. Precedentes do STJ. Recurso especial conhecido e provido. (REsp nº 36.135, 4ª Turma do Superior Tribunal de Justiça, Relator Aldir Passarinho Junior, DJ de 15/04/2002, p. 219)*

Ante o exposto, voto no sentido de negar provimento às apelações.

**NICOLAU KONKEL JUNIOR**  
**Relator**

---

Documento eletrônico assinado por **NICOLAU KONKEL JUNIOR, Relator**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **4754352v13** e, se solicitado, do código CRC **F2B10C19**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): Nicolau Konkel Junior

Data e Hora: 23/02/2012 16:50

---

**EXTRATO DE ATA DA SESSÃO DE 15/02/2012**  
**APELAÇÃO CÍVEL Nº 2004.70.02.004249-4/PR**  
**ORIGEM: PR 200470020042494**

RELATOR : Juiz Federal NICOLAU KONKEL JUNIOR  
PRESIDENTE : Desembargadora Federal MARIA LÚCIA LUZ LEIRIA  
PROCURADOR : Dr(a)Jorge Luiz Gasparini da Silva  
APELANTE : UNIBANCO SEGUROS S/A  
ADVOGADO : Karin Loize Holler e outros  
APELANTE : EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA  
AEROPORTUARIA - AEROPORTO INTERNACIONAL DE  
FLORIANÓPOLIS (SC) e outro  
ADVOGADO : Erica Silvestri Duttweiler e outros  
APELADO : (Os mesmos)  
APELADO : BRADESCO SEGUROS S/A  
ADVOGADO : Bruno Luis Marques Hapner

Certifico que este processo foi incluído na Pauta do dia 15/02/2012, na seqüência 150, disponibilizada no DE de 01/02/2012, da qual foi intimado(a) o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL e as demais PROCURADORIAS FEDERAIS.

Certifico que o(a) 3ª TURMA, ao apreciar os autos do processo em epígrafe, em sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

**A TURMA, POR UNANIMIDADE, DECIDIU NEGAR PROVIMENTO ÀS APELAÇÕES.**

RELATOR : Juiz Federal NICOLAU KONKEL JUNIOR  
ACÓRDÃO : Juiz Federal NICOLAU KONKEL JUNIOR  
VOTANTE(S) : Juiz Federal NICOLAU KONKEL JUNIOR  
: Des. Federal MARIA LÚCIA LUZ LEIRIA  
: Des. Federal CARLOS EDUARDO THOMPSON FLORES  
: LENZ

**Letícia Pereira Carello**  
**Diretora de Secretaria**

---

Documento eletrônico assinado por **Letícia Pereira Carello, Diretora de Secretaria**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **4825285v1** e, se solicitado, do código CRC **3B010149**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): Letícia Pereira Carello

Data e Hora: 15/02/2012 19:30

---