

AÇÃO ORDINÁRIA (PROCEDIMENTO COMUM ORDINÁRIO) Nº  
2004.70.02.004249-4/PR

AUTOR : UNIBANCO SEGUROS S/A  
RÉU : EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA  
: AERONAUTICA - INFRAERO  
: BRADESCO SEGUROS S/A

SENTENÇA

**Relatório:**

Trata-se de Ação, ajuizada originariamente perante o Juízo da 7ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, por Unibanco Seguros S/A em face da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica - INFRAERO, pelo procedimento ordinário, objetivando ressarcimento pecuniário integral pelas despesas efetuadas em razão de indenização securitária paga a TGV Transportadora de Valores e Vigilância LTDA.

Narra ter firmado com TGV Transportadora de Valores e Vigilância LTDA. um contrato de seguro de "riscos diversos", cuja apólice n.º 1050058460 teve vigência entre 15/12/1999 e 15/12/2000, passando a cobrir os riscos de roubo.

Afirma que em 16/8/2000, por volta das 16h30min, "*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.(...) A autora, a fim de honrar o contrato de seguro firmado com a Segurada, providenciou a liquidação do sinistro em questão, efetuando, com esse objetivo, o dispêndio da importância de R\$ 32.016,00 (trinta e dois mil e dezesseis reais) a título de remuneração aos reguladores contratados. Concluída a regulação do sinistro, a Requerente efetuou o pagamento à Segurada da indenização securitária consignada na apólice, no montante de R\$ 5.460.000,00(...) correspondente ao valor total dos prejuízos decorrentes do roubo dos valores transportados, deduzida a franquia contratualmente prevista (de R\$ 100.000,00).*

Referindo ter-se sub-rogado nos direitos e ações da segurada, em decorrência da quitação da apólice de seguro, aduz o dever de indenizar da requerida com fulcro na responsabilidade objetiva. Afirma que mesmo se entendendo pela responsabilidade subjetiva, ainda assim haveria o dever de indenizar da INFRAERO, considerando a má prestação do serviço.

A INFRAERO opôs exceção de incompetência e apresentou contestação (fls. 275/300). Preliminarmente, argüi inépcia da petição inicial e ilegitimidade passiva. Ainda,

denunciou a lide à Seguradora Bradesco Seguros S.A. No mérito, afirma que não é responsável pela segurança aeroportuária, atribuição que incumbiria à Polícia Federal. Afirma que a INFRAERO não procede a atos de "*fiscalização da identificação de passageiros ou de suas bagagens de mão no momento do seu embarque, posto não possuir, poderes, sejam eles originários ou delegados, para interromper o contrato de transporte firmado entre a companhia aérea e o passageiro, tampouco para reprimir ilícitos penais.*" Alega que a atuação da INFRAERO na segurança aeroportuária cinge-se à coordenação, supervisão e controle das medidas necessárias à instalação e permanência dos serviços de segurança, polícia, alfândega e saúde nos aeroportos internacionais. Afirma que incumbiria à empresa aérea a interrupção do contrato de transporte aéreo, bem como a fiscalização da identificação de seus passageiros, sendo responsável por danos causados ao passageiro, desde sua transposição do limite de área destinada ao público em geral e entrada na respectiva aeronave, até o seu desembarque no destino. Assim, a INFRAERO seria apenas administradora da infra-estrutura aeroportuária, responsável por disponibilizar áreas e equipamentos para que os órgãos públicos possam atuar nos aeroportos. Afirma que os causadores do dano são conhecidos, devendo a autora direcionar contra eles a demanda. Aduz culpa exclusiva da vítima, ao argumento de que houve vazamento de informações na TGV Transportadora de Valores e Vigilância Ltda. Relativamente à quantia postulada, afirma não haver demonstração das despesas com "regulação do sinistro", bem como o fato de que do dinheiro roubado, R\$ 200.000,00 eram em notas dilaceradas, devendo tal valor ser abatido do montante indenizável. Ainda, afirma que a autora recebeu R\$ 71.025,10 em incidentes de restituição no âmbito criminal (Alvarás de levantamento n.º 35/2002 e 36/2002 - fls. 432/433).

A exceção declinatória de foro foi acolhida (fls. 442, 471/474 e 485/487), o que motivou a remessa do feito a este juízo.

Houve réplica (fls. 514/517).

A decisão das folhas 523/524 afastou as preliminares de inépcia da petição inicial e ilegitimidade passiva da INFRAERO, admitindo a denúncia da lide à Bradesco Seguros S.A., seguradora da INFRAERO à época.

BRADESCO SEGUROS S/A apresentou contestação nas folhas 532/552, defendendo a inépcia da petição inicial. No mérito, afirmou que a Infraero não seria responsável pela segurança preventiva ou repressiva nos aeroportos, mas sim a Polícia Federal, nos termos do artigo 144, §1º, III, da Constituição da República. Afirma a existência de provas de que na data dos fatos não houve modificação da rotina de segurança do Aeroporto, não tendo os autores demonstrado de que forma as armas de fogo entraram na aeronave. Além da Fiscalização pela Polícia Federal, apenas a própria companhia aérea teria poderes para fiscalizar o conteúdo das bagagens dos passageiros, em decorrência do contrato de transporte aéreo. O dever de indenizar seria do transportador, que tem dever contratual de resultado, qual seja, preservar a incolumidade das pessoas e coisas transportadas. Haveria igualmente culpa exclusiva da vítima, por participação de funcionários seus, o que estaria demonstrado porque o transporte de valores somente tinha sido comunicado à Polícia Federal às 14h40, enquanto as cinco pessoas que estavam armadas no avião compraram as passagens ao meio-dia, demonstrando que tinham prévia ciência sobre o transporte de valores. Subsidiariamente, em sendo a demanda principal julgada procedente, postula, quanto à secundária, juízo de

improcedência, considerando que o contrato de seguro firmado entre a litisdenunciada e a litisdenunciante não previa o risco ocorrido (roubo em aeronave), considerando que se limitava (fl. 311) à responsabilidade civil relativamente às operações gerais de autoridades aeroportuárias, incluindo controle de tráfego aéreo e hangaragem.

Com relação à contestação do litisdenunciado, a parte autora apresentou réplica nas folhas 570/582.

A denunciação da lide ao IRB-Brasil Resseguros S/A, por força do artigo 68 do Decreto-Lei 73/66, foi indeferida pela decisão das folhas 597/598.

O requerimento de provas foi analisado na folha 602.

Bradesco Seguros S/A apresentou agravo retido nas folhas 604/609.

Em audiência de instrução e julgamento, fl. 622, foi deferida a juntada de prova emprestada produzida nos autos n.º 2000.70.01.008778-5. Determinou-se a expedição de Carta Precatória para a oitiva das testemunhas arroladas nas folhas 22 e 615.

Nas folhas 739/740 juntou-se aos autos o depoimento da testemunha Epifânio Escurra Cabral, produzido perante o Juízo da 21ª Vara Federal de Belo Horizonte-MG.

O depoimento de Joelson Góis Maciel, produzido por meio de Carta Precatória, foi juntado nas folhas 768/769.

Em continuidade à audiência de instrução e julgamento, foi homologada a desistência de oitiva de uma testemunha (folhas 779/780), ouvida uma testemunha, bem como possibilitada às partes a apresentação de alegações finais por memoriais.

A carta precatória para oitiva da testemunha Luiz Paulo Correia retornou cumprida (fls. 798/806).

As partes apresentaram alegações finais (fls. 833/858 por Bradesco Seguros S/A; fls. 861/867 por Unibanco Seguros S/A e fls. 878/882 pela INFRAERO).

Vieram os autos conclusos para sentença.

## **2. Fundamentação:**

As preliminares de inépcia da petição inicial e de ilegitimidade passiva da INFRAERO foram rejeitadas na decisão das folhas 523/524, resultando preclusa a questão.

Passo ao mérito.

A responsabilidade objetiva do Estado, estabelecida no artigo 37, §6º, da Constituição Federal, atende à Teoria do Risco Administrativo, cujos requisitos são a ação ou omissão imputável a um agente da pessoa jurídica de direito público; a existência de um dano decorrente dessa ação ou omissão; a existência de um nexo de causalidade entre o dano e a ação ou omissão que o produziu e a não-configuração de causas excludentes da responsabilidade, considerando que não se adotou a Teoria do Risco Integral.

Tais causas são conhecidas como o caso fortuito, a força maior, o fato exclusivo de terceiro e o fato exclusivo da vítima. Com efeito,

*"(...) A chuva, o vento a tempestade não são agentes do Estado; nem o assaltante e o saqueador o são. Trata-se de fatos estranhos à atividade administrativa, em relação aos quais não guarda nenhum nexo de causalidade, razão pela qual não lhes é aplicável o princípio constitucional que consagra a responsabilidade objetiva do Estado. **Lembre-se que a nossa Constituição não adotou a teoria do risco integral.***

*A Administração Pública só poderá vir a ser responsabilizada por esses danos se ficar provado que, por sua omissão ou atuação deficiente, concorreu decisivamente para o evento, deixando de realizar obras que razoavelmente lhe seriam exigíveis. Nesse caso, todavia, a responsabilidade será determinada pela teoria da culpa anônima ou falta do serviço." (Cavaliere Filho, Sergio. Programa de Responsabilidade Civil. 6ª ed. São Paulo: Malheiros, 2005, p.274. Sem grifos no texto original.)*

Efetivamente, na hipótese de atos omissivos, predomina o entendimento segundo o qual a responsabilidade do Estado, conforme posicionamento de Celso Antônio Bandeira de Mello acolhido pelo STF ao apreciar o RE nº 369.820/RS (Rel. Min. Carlos Velloso, julgado em 04/11/03), é subjetiva, não sendo necessária, contudo, *"a individualização da culpa, que decorre, de forma genérica, da falta do serviço"*, configurada pelo não-funcionamento, ou funcionamento insuficiente, inadequado, tardio ou lento do serviço que o Poder Público deveria prestar.

No caso concreto, a parte autora afirma o dever de indenizar da INFRAERO, em decorrência de responsabilidade objetiva, ou, sucessivamente, subjetiva, pela má prestação do serviço, em razão de que, no dia 16/8/2000, por volta das 16h30min, *"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.(...) A autora, a fim de honrar o contrato de seguro firmado com a Seguradora, providenciou a liquidação do sinistro em questão, efetuando, com esse objetivo, o dispêndio da importância de R\$ 32.016,00 (trinta e dois mil e dezesseis reais) a título de remuneração aos reguladores contratados. Concluída a regulação do sinistro, a Requerente efetuou o pagamento à Seguradora da indenização securitária consignada na apólice, no montante de R\$ 5.460.000,00(...) correspondente ao valor total dos prejuízos decorrentes do roubo dos valores transportados, deduzida a franquia contratualmente prevista (de R\$ 100.000,00)".*

A responsabilidade subjetiva já foi estabelecida, por tratar-se, em tese, de caso de aplicação da teoria da falta de serviço. Para verificação da configuração dos requisitos para a responsabilização da ré, é essencial estabelecer a quem compete fiscalizar os passageiros, respectivas bagagens e cargas nos aeroportos, pois os fatos narrados aconteceram em virtude do êxito dos assaltantes em levar armas de fogo para o interior

da aeronave. Segundo o autor, a responsabilidade é da INFRAERO. De acordo com as rés, a responsabilidade é da União, ou mesmo da empresa transportadora VASP.

A Lei n.º 5.862/72, que autorizou a criação da INFRAERO, estabelece a sua instituição com a "*finalidade de implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infra-estrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério da Aeronáutica*".

No artigo 3º, XII, a mencionada Lei estabelece:

*Art. 3º Para a realização de sua finalidade compete, ainda, à INFRAERO: (...)  
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;  
XIII - promover a execução de outras atividades relacionadas com a sua finalidade.*

Como visto, 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 nos aeroportos que incumbe à INFRAERO diz respeito à própria estrutura do aeroporto, similarmente ao dever dos Shopping Centers em oferecer segurança aos usuários por meio de vigilantes contratados. Não há dever de repressão ao ilícito, a não ser que diga respeito à própria atividade-fim de oferecer infra-estrutura. Isso porque os aeroportos compreendem áreas destinadas: *I - à sua própria administração; II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves; III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas; IV - aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos; V - ao terminal de carga aérea; VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais; VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos; VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; IX - ao comércio apropriado para aeroporto.*(art. 39, da Lei 7.565/86).

Essas áreas têm a segurança sob responsabilidade da INFRAERO. Essa é a razão pela qual o julgado do STJ, citado pela parte autora, ter condenado a INFRAERO a ressarcir o furto de uma aeronave (fls. 579/580).

Assim, o dever de fiscalização dos passageiros, bagagens e cargas no embarque das aeronaves não poderia ser atribuído à INFRAERO. Isso em razão de que o artigo 144, §1º, III, da Constituição da República conferiu à Polícia Federal o dever de exercer a polícia aeroportuária. A INFRAERO apenas deve oferecer os meios para que a Polícia Federal atue (tais como aparelhos de raios-x e locais para instalação do Posto policial). Ressalte-se ainda a existência de fiscalização aduaneira no local, exercida pela Receita Federal, por tratar-se de Aeroporto Internacional.

A propósito, é de se salientar que o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei posterior à que instituiu a INFRAERO, atribuiu ao Poder Executivo, por meio da Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil o dever de promover a coordenação entre os serviços públicos e privados que atuam nos aeroportos.

*Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil.*

*§ 1º A Comissão mencionada no caput deste artigo tem como objetivos:*

*I - assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e critérios de segurança;*

*II - promover a coordenação entre:*

*a) os serviços de controle de passageiros;*

*b) a administração aeroportuária;*

*c) o policiamento;*

*d) as empresas de transporte aéreo;*

*e) as empresas de serviços auxiliares.*

*§ 2º Compete, ainda, à referida Comissão determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.*

Veja-se que no art. 280, II, a responsabilidade da Administração dos aeroportos diz respeito a serviços de infra-estrutura:

*Art. 280. Aplicam-se, conforme o caso, os limites estabelecidos nos artigos 257, 260, 262, 269 e 277, à eventual responsabilidade:*

*I - do construtor de produto aeronáutico brasileiro, em relação à culpa pelos danos decorrentes de defeitos de fabricação;*

*II - da administração de aeroportos ou da Administração Pública, em serviços de infra-estrutura, por culpa de seus operadores, em acidentes que causem danos a passageiros ou coisas.*

Ainda, há que se considerar a responsabilidade da empresa aérea transportadora de pessoas e cargas, conforme dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica:

***Art. 245. A execução do contrato de transporte aéreo de carga inicia-se com o recebimento e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo da aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final.***

*Art. 246. A responsabilidade do transportador (artigos 123, 124 e 222, Parágrafo único), por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte (artigos 233, 234, § 1º, 245), está sujeita aos limites estabelecidos neste Título (artigos 257, 260, 262, 269 e 277).*

*Art. 247. É nula qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite de indenização inferior ao previsto neste Capítulo, mas a nulidade da cláusula não acarreta a do contrato, que continuará regido por este Código (artigo 10).*

*Art. 248. Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.*

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

§ 2º O demandante deverá provar, no caso de dolo ou culpa grave dos prepostos, que estes atuavam no exercício de suas funções.

§ 3º A sentença, no Juízo Criminal, com trânsito em julgado, que haja decidido sobre a existência do ato doloso ou culposo e sua autoria, será prova suficiente.

Art. 249. Não serão computados nos limites estabelecidos neste Capítulo, honorários e despesas judiciais.

Art. 250. O responsável que pagar a indenização desonera-se em relação a quem a receber (artigos 253 e 281, parágrafo único).

Parágrafo único. Fica ressalvada a discussão entre aquele que pagou e os demais responsáveis pelo pagamento.

Art. 251. Na fixação de responsabilidade do transportador por danos a pessoas, carga, equipamento ou instalações postos a bordo da aeronave aplicam-se os limites dos dispositivos deste Capítulo, caso não existam no contrato outras limitações. (...)

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:

I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;

II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:

a) natureza ou vício próprio da mercadoria;

b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;

c) ato de guerra ou conflito armado;

d) ato de autoridade pública referente à carga. (...)

Outrossim, em casos de cometimento de crime, o referido Código atribui à Autoridade Aeronáutica o dever de requisitar auxílio da força policial para deter infratores.

Art. 290. A autoridade aeronáutica poderá requisitar o auxílio da força policial para obter a detenção dos presumidos infratores ou da aeronave que ponha em perigo a segurança pública, pessoas ou coisas, nos limites do que dispõe este Código.

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

A Portaria Interministerial n.º 352 de 26 de junho de 1991, explicitou as atribuições de cada Ente da Administração da seguinte forma (fls. 354/357), :

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".***

Assim, verifica-se que a questão da segurança nos aeroportos está afeta à Polícia Federal ou à autoridade militar da aeronáutica. Sabe-se que em vôos nacionais corriqueiros, diante da falta de pessoal disponível na Polícia Federal, os agentes da INFRAERO vem operando os aparelhos detectores de metais e de Raio-X, sendo acionada a Polícia Federal quanto há alguma irregularidade na fiscalização. A Receita Federal, contudo, sempre está operando a fiscalização das bagagens e passageiros, conforme explicou o informante Luiz Paulo Correa (fls. 798/806):

*"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 fronteiriça, 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. (...)"*

O tão só fato de materialmente os servidores da INFRAERO operarem as máquinas de raio-x e detectores de metais não afasta o dever da Polícia Federal como órgão de polícia aeroportuária. É de se considerar, ainda, que ocorre dupla fiscalização, porque também a Receita Federal atua no aeroporto de Foz do Iguaçu, por tratar-se aeroporto internacional em área de fronteira.

No caso dos autos, seria necessário provar falha dos servidores da INFRAERO nesse mister para pensar-se no dever de indenizar pela falha desse serviço específico, ou seja, eventual falha da INFRAERO na fiscalização das cargas e das pessoas que embarcaram no vôo tratado nos autos, aliando-se a eventual falha, a inferência de que ela foi decisivamente a causa do dano. Efetivamente, conforme citação doutrinária acima transcrita, a INFRAERO só poderá vir a ser responsabilizada pelo dano decorrente do crime de roubo na aeronave se ficar provado que, por sua omissão ou atuação deficiente, "*concorreu decisivamente para o evento, deixando de realizar obras que razoavelmente lhe seriam exigíveis*".

Ainda assim, como se verifica que o dever de fiscalização nesses casos foi atribuído pela Constituição e pelo Código de Aeronáutica aos diversos Órgãos da União (Polícia Federal, Receita Federal, Autoridade Aeronáutica), não se pode olvidar da responsabilidade da União pela delegação de funções por ato infralegal.

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 voo, 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?***

***Deponente: 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 tickets 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 submetidas 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 "*provalvemente introduzidas por pessoal de manutenção, limpeza ou comissária. Em bora 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 voo 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 voo. 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 voo, 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.

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.

Considerando que não houve responsabilização da INFRAERO, a denúncia da lide à BRADESCO SEGUROS perde o objeto, resultando extinta a demanda secundária sem resolução do mérito, pela perda superveniente do interesse de agir.

### **3. Dispositivo:**

Posto isso, julgo improcedente o pedido deduzido por Unibanco Seguros S.A. em face da INFRAERO, resolvendo o mérito nos termos do artigo 269, I, do CPC, motivo pelo qual reconheço 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 artigo 267, VI, do Código de Processo Civil.

Em decorrência da sucumbência, condeno o Unibanco Seguros S.A. ao pagamento das custas processuais e dos honorários advocatícios em favor da INFRAERO que fixo em R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), nos termos do artigo 20, §4º, do CPC, considerando o valor dado à causa, o trabalho dos advogados, o tempo despendido na defesa de seus clientes e a importância da causa.

Quanto à demanda secundária, considerando que a INFRAERO deu causa à intervenção da denunciada Bradesco Seguros S.A, porque a denúncia não era obrigatória, *não sendo possível carrear os ônus da sucumbência ao adversário do denunciante, que com a denunciada não tem relação jurídica* (Nery Jr., Nelson. *Código de Processo Civil Comentado. 9ª ed., p. 256*), condeno a denunciante a pagar à denunciada os honorários advocatícios que fixo em R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), nos termos do artigo 20§4º, do CPC, considerando a natureza da demanda secundária, que cingia-se a interpretação de cláusula contratual.

Publique-se. Registre-se. Intimem-se.

Foz do Iguaçu, 07 de março de 2007.

Luciana da Veiga Oliveira  
Juíza Federal

*RECEBIMENTO - PUBLICAÇÃO - REGISTRO DE SENTENÇA*

*Nesta data recebi os autos da MM. Juíza com a r. sentença de fls. \_\_\_\_\_, Tornei-a pública em Secretaria, para os fins do artigo 463 do Código de Processo Civil. Em seguida promovi o arquivamento da sentença em meio eletrônico, nos termos do provimento n° 03, de 31 de março de 2003, da Corregedoria-Geral da Justiça Federal da 4a Região.*

*Foz do Iguaçu, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2007. \_\_\_\_\_ Diretor de Secretaria.*