

O presente artigo pretende analisar a controvérsia jurídica acerca da cobertura securitária de valores subtraídos por terceiros após acidente aeronáutico envolvendo transporte de numerário.

A matéria postada na mídia objeto deste ensaio tem o seguinte conteúdo:

“Queda de aeronave Cessna 402B no Paraguai, com quase R\$ 40 milhões cai, piloto morre e carga é saqueada próximo a aeroporto no Paraguai deixando um morto, espalhando malotes com dinheiro e desencadeando saques e suspeitas de golpes.

A queda de avião no Paraguai, que transportava milhões em dinheiro, desencadeou uma série de acontecimentos que envolvem morte, saque e atuação de criminosos. O acidente ocorreu no sábado (18/04), nas proximidades do Aeroporto Internacional Guaraní, em Minga Guazú, no departamento de Alto Paraná.

A aeronave, um Cessna modelo 402B, matrícula ZP-BEE, operada pela empresa Aerotax S.A. a serviço da Prosegur, transportava quatro pessoas, dois tripulantes e dois passageiros, ligados à empresa de transporte de valores.

Segundo a DINAC (Direção Nacional de Aeronáutica Civil), o avião sofreu uma falha no motor esquerdo durante o voo, o que provocou sua queda. O piloto morreu no local, enquanto os demais ocupantes foram socorridos e encaminhados para atendimento médico”^[1].

Pois bem. A indenização securitária no âmbito aeronáutico apresenta elevada complexidade jurídica, sobretudo em razão da interação entre o Código Civil, o Código Brasileiro de Aeronáutica e normas internacionais. Nesse cenário, a jurisprudência do **Superior Tribunal de Justiça** assume papel central na interpretação das cláusulas contratuais e na delimitação do dever de indenizar.

Este estudo procura analisar a estrutura jurídica da indenização no seguro aeronáutico, com especial enfoque nos entendimentos consolidados pelo Tribunal da Cidadania. Esta Corte reafirma, de modo constante, a aplicação do princípio indenitário aos contratos de seguro, inclusive aeronáuticos. Nesta direção, a indenização deve corresponder ao prejuízo efetivo, respeitando sempre os limites da apólice e vedando o enriquecimento sem causa.

No contexto aeronáutico, esse princípio ganha contornos próprios diante do alto valor dos bens e da multiplicidade de interesses segurados.

Em sequência, passo a tecer comentários relativos ao caso encimado neste artigo sob a ótica da teoria do nexa causal, da interpretação das cláusulas securitárias e da função econômica do contrato de seguro. O estudo dialoga com a doutrina clássica e contemporânea, bem como com a jurisprudência brasileira, assim como de dispositivos insertos pela nova lei do contrato de seguro^[2].

O desenvolvimento das operações logísticas envolvendo transporte de valores, aliado à crescente sofisticação dos contratos securitários, tem produzido situações-limite que desafiam categorias tradicionais do direito dos seguros.

Entre essas situações, destaca-se a hipótese vertente em que, após a ocorrência de sinistro coberto – como no caso de um acidente aeronáutico –, sobrevém a subtração de bens por terceiros, em contexto de desorganização fática e ausência de controle.

A questão central consiste em saber se tal subtração integra o risco coberto ou configura evento autônomo, apto a excluir a responsabilidade da seguradora.

Esse acidente aeronáutico revela uma situação particularmente complexa, quer pelo transporte de valores em espécie, quer pela queda seguida de incêndio, com dispersão de numerário e subtração

por terceiros antes da intervenção estatal.

Trata-se de hipótese em que o sinistro principal (queda da aeronave) desencadeia uma sucessividade de eventos subsequentes, exigindo delimitação precisa do nexos causal securitário.

A doutrina majoritária reconhece que o contrato de seguro não exige causalidade direta e imediata em sentido estrito, mas sim uma relação de causalidade adequada entre o risco coberto e o dano constatado.

Também, ao azo, se faz oportuno constar neste ensaio que, para a liquidação de qualquer sinistro notadamente da envergadura deste, a nova lei de seguros dispôs uma Seção, a XIII, objeto de minha análise, por ocasião do exame da Regulação e da Liquidação de Sinistros. Disse no preâmbulo da sobredita Seção:

“Elas são etapas fundamentais no processo de cumprimento dos contratos de seguro, garantindo que os sinistros sejam analisados de forma imparcial e que as indenizações sejam pagas segundo as condições pactuadas.

Trata-se de um instituto que consiste na análise detalhada de um evento para verificar sua cobertura e extensão do sinistro, conforme previsão do clausulado na apólice de seguro”^[3].

Assim posto, aplicando-se a teoria da causalidade adequada deve-se indagar se o resultado (subtração), insere-se no curso normal dos acontecimentos desencadeados pelo sinistro.

No caso em análise, é razoável afirmar que a exposição de numerário em ambiente desprotegido gera risco previsível de apropriação por terceiros. Logo, não se trata de evento extraordinário, mas de desdobramento típico de uma situação que o caso relata neste ensaio.

Deveras. Em ação em que se busca a cobrança de indenização securitária, deve o juiz verificar objetivamente, se, diante dos riscos predeterminados na apólice, a pessoa ou empresa está coberta pelo seguro ou não^[4].

Em outra decisão voltada especificamente sobre o seguro aeronáutico, o **Superior Tribunal de Justiça** julgando o tema da responsabilidade civil da empresa, afirmou que ela está situada no nexos de causalidade do fato com o evento. Colhe-se a seguinte passagem deste julgamento:

“O ponto central da responsabilidade civil está situado no nexos de causalidade. Não interessa se a responsabilidade civil é de natureza contratual ou extracontratual, de ordem objetiva ou subjetiva, sendo neste último caso despicienda a aferição de culpa do agente se antes não for encontrado o nexos causal entre o dano e a conduta do agente. Com efeito, para a caracterização da responsabilidade civil, antes de tudo, há de existir e estar comprovado o nexos de causalidade entre o evento danoso e a conduta comissiva ou omissiva do agente e afastada qualquer das causas excludentes do nexos causal, tais como a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro, o caso fortuito ou a força maior, por exemplo” (REsp 1615971/DF, Rel. Ministro Marco Aurélio Bellizze, Terceira Turma, julgado em 27/09/2016, DJe 07/10/2016).

A Segunda Seção do STJ, no âmbito de recurso repetitivo (REsp 1596081/PR, Rel. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva), reconheceu que a ausência de nexos causal é apta a romper a responsabilidade objetiva, inclusive nos danos ambientais (calcada na teoria do risco integral).

Ao contrário do que ocorre na teoria da equivalência das condições (teoria da *conditio sine qua non*), em que qualquer circunstância que haja concorrido para produzir o dano pode ser considerada capaz de gerar o dano, na causalidade adequada, a ideia fundamental é que só há uma relação de causalidade entre fato e dano quando o ato praticado pelo agente é de molde a provocar o dano sofrido pela vítima, segundo o curso normal das coisas e a experiência comum da vida”^[5].

Neste norte, traz-se à colação informações complementares à ementa do recurso especial acima identificado em nota de rodapé, no sentido de que as disposições previstas nos aludidos acordos internacionais incidem exclusivamente nos contratos de transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens ou carga. Assim, não alcançam o transporte nacional de pessoas, que está excluído da abrangência do art. 22 da Convenção de Varsóvia. Por fim, esclareceu-se que a limitação indenizatória abarca apenas a reparação por danos materiais, e não morais.

Ainda em relação à responsabilidade civil, reconhece o STJ que 'as vítimas de acidentes aéreos localizadas em superfície são consumidores por equiparação ('bystanders'), devendo ser a elas estendidas as normas do Código de Defesa do Consumidor relativas a danos por fato do serviço (art. 17, CDC)' [...]"^[6].

Em conclusão, o seguro aeronáutico revela-se como um dos mais sofisticados ramos do contrato de seguro, dada a multiplicidade de riscos envolvidos na operação aérea e a necessária articulação entre garantias patrimoniais, responsabilidades civis e coberturas acessórias. As espécies mais recorrentes - como o seguro de casco hull insurance, que é o seguro que cobre danos físicos à própria aeronave -, seguro de responsabilidade civil do explorador ou transportador aéreo, o seguro de passageiros (acidentes pessoais) e as coberturas de guerra e riscos correlatos - demonstram a amplitude da tutela securitária no setor.

Nesse contexto, ganha relevo a análise das situações posteriores ao sinistro aeronáutico, especialmente nos casos de queda da aeronave.

A eventual subtração de bens, sejam eles partes da aeronave, carga transportada ou pertences de passageiros, introduz uma zona de interseção entre o risco coberto e eventos supervenientes que, à primeira vista, poderiam ser classificados como fatos de terceiros. Todavia, à luz da técnica securitária e da interpretação sistemática do contrato, tais ocorrências não podem ser automaticamente excluídas da esfera de cobertura levando em consideração também jurisprudência já consolidada do próprio Superior Tribunal de Justiça.

Com efeito, quando a subtração se apresenta como consequência direta ou indireta do sinistro coberto em cenário de destroços expostos após a queda da aeronave - como foi o fato noticiado -, há fundamento para sua inclusão no âmbito do risco segurado, seja por força da cláusula de extensão de cobertura, seja pela incidência do princípio da causalidade adequada. Nessa linha, a doutrina e a prática internacional tendem a reconhecer que o nexos causal não se rompe pela simples intervenção de terceiros, sobretudo quando esta se insere no desdobramento previsível do evento inicial.

Por outro lado, não se pode desconsiderar a importância das cláusulas delimitadoras de risco, notadamente aquelas relativas a furto, roubo ou pilhagem, que frequentemente demandam contratação específica ou previsão expressa. A adequada compreensão dessas disposições contratuais, aliada à regulação técnica do setor e à boa-fé objetiva, constitui elemento essencial para a correta alocação dos riscos e para a preservação do equilíbrio contratual.

Assim, o estudo do seguro aeronáutico, especialmente em situações complexas como a subtração de bens após acidentes, reafirma a necessidade de uma abordagem integrada entre direito, técnica securitária e análise fática. Mais do que uma simples categorização de coberturas, impõe-se uma leitura funcional do contrato de seguro, orientada pela finalidade de garantir proteção efetiva contra os riscos inerentes à atividade aérea, sem perder de vista os limites pactuados e a coerência do sistema.

É como penso.

Porto Alegre, 26 de abril de 2026.

^[1] Ndmais.com.br. Reportagem de Ana Paula Bittencourt. Florianópolis.

[2] Lei nº 15.04, de 09.12.2024.

[3] Voltaire Marenzi. [Análise da Nova lei de Seguros](#). Roncarati Editora, 2025, página 107.

[4] EDcl no AgInt nos EDcl no REsp 1855172 / SP

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO AGRAVO INTERNO NOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO RECURSO ESPECIAL 2019/0385189-3

Relatora Ministra MARIA ISABEL GALLOTTI (1145) Órgão Julgador T4 - QUARTA TURMA

Data do Julgamento 04/12/2023. Data da Publicação/Fonte DJe 07/12/2023.

[5] REsp 1414803 / SC.RECURSO ESPECIAL 2013/0353466-5

Relator Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO (1140)

Órgão JulgadorT4 - QUARTA TURMA. Data do Julgamento 04/05/2021

Data da Publicação/Fonte DJe 04/06/2021.

[6] Vide Informações Complementares no recurso especial identificado no item acima.