

RECURSO ESPECIAL Nº 1.615.981 - SP (2014/0247524-7)

RELATOR : **MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO**
RECORRENTE : UPS DO BRASIL REMESSAS EXPRESSAS LTDA
ADVOGADOS : ABRÃO JORGE MIGUEL NETO E OUTRO(S) - SP172355
CAROLINA NEVES DO PATROCÍNIO NUNES - SP249937
RECORRIDO : SMA TECHNOLOGIES LTDA
ADVOGADO : ANTÔNIO JOERTO FONSECA E OUTRO(S) - SP038175

EMENTA

RECURSO ESPECIAL. CIVIL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE CARGA. TRATAMENTO ADUANEIRO. DESPESAS DE ARMAZENAGEM. INDENIZAÇÃO. CONVENÇÃO DE MONTREAL. APLICABILIDADE. PRESCRIÇÃO BIENAL. OCORRÊNCIA.

1. Controvérsia acerca da aplicabilidade da Convenção de Montreal a pretensão indenizatória decorrente de despesas adicionais de armazenagem causadas por ilícito contratual praticado pela transportadora durante as formalidades aduaneiras.

2. Extensão do contrato de transporte aéreo internacional para além do momento do desembarque da carga, mantendo-se o vínculo jurídico enquanto a carga permanecer sob custódia da transportadora, nos termos do art. 18, item 3, da Convenção de Montreal.

3. Existência de norma na Convenção de Montreal acerca da responsabilidade subjetiva das Transportadora pelas formalidades aduaneiras (art. 16, item 1).

4. Prevalência da norma internacional em detrimento da legislação interna, na esteira do precedente do Supremo Tribunal Federal (Tema 210/STF), enunciando o seguinte entendimento: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor".

5. Aplicação da Convenção de Montreal ao caso dos autos.

6. Ocorrência da prescrição bienal prevista no art. 35 da Convenção de Montreal, com a improcedência do pedido.

7. RECURSO ESPECIAL PROVIDO.

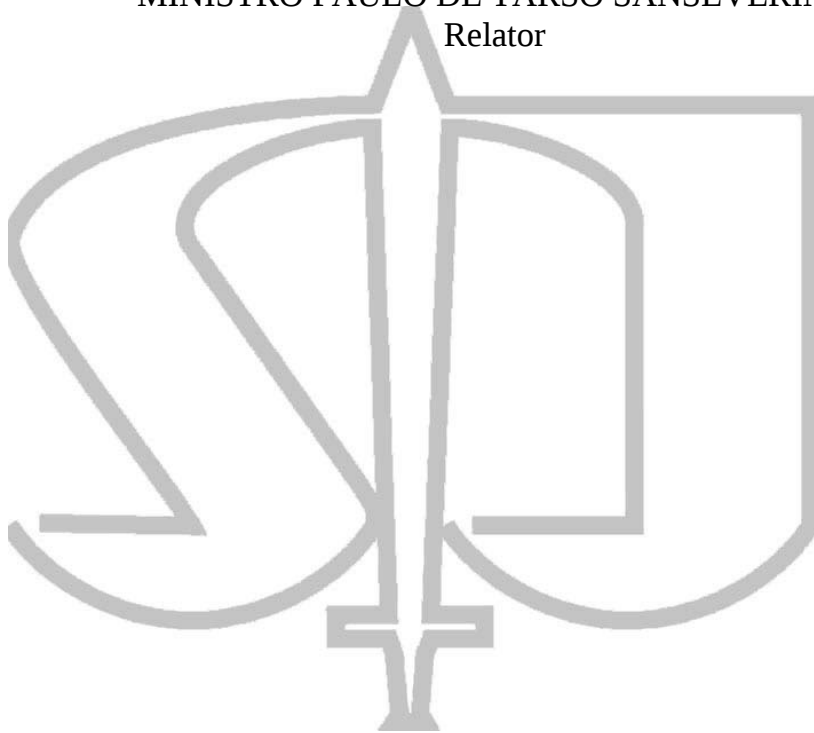
ACÓRDÃO

Superior Tribunal de Justiça

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, decide a Egrégia TERCEIRA TURMA do Superior Tribunal de Justiça, por unanimidade, dar provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator. Os Srs. Ministros Ricardo Villas Bôas Cueva, Marco Aurélio Bellizze (Presidente), Moura Ribeiro e Nancy Andrichi votaram com o Sr. Ministro Relator.

Brasília (DF), 24 de abril de 2018(Data do Julgamento)

MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO
Relator



Superior Tribunal de Justiça

RECURSO ESPECIAL Nº 1.615.981 - SP (2014/0247524-7)

RELATOR : MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO

RECORRENTE : UPS DO BRASIL REMESSAS EXPRESSAS LTDA

**ADVOGADOS : ABRÃO JORGE MIGUEL NETO E OUTRO(S) - SP172355
CAROLINA NEVES DO PATROCÍNIO NUNES - SP249937**

RECORRIDO : SMA TECHNOLOGIES LTDA

ADVOGADO : ANTÔNIO JOERTO FONSECA E OUTRO(S) - SP038175

RELATÓRIO

**O EXMO. SR. MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO
(Relator):**

Trata-se de recurso especial interposto por UPS DO BRASIL REMESSAS EXPRESSAS LTDA em face de acórdão do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, assim ementado:

AÇÃO DE RESSARCIMENTO DE DANOS TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE MERCADORIAS DESPESA ADICIONAL DE ARMAZENAGEM Alegação de ausência de orientação por parte da autora, para que a mercadoria fosse cadastrada na modalidade TC4 do MANTRA. NÃO OCORRÊNCIA: Constata-se pelo documento de fls. 141/142 que no dia 18 de dezembro de 2007 foi solicitado o tratamento "IN47/95=Tratamento 4 (TC4)" à carga, que importava em maior agilidade e rapidez para o desembarço aduaneiro e a ré obteve ciência da solicitação, tendo deixado de cumpri-la, o que acarretou despesa adicional de armazenagem suportada pela autora perante a Infraero. Cabe dessa forma o ressarcimento pela autora.

APLICABILIDADE DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR Entendimento adotado na r. sentença de que após o desembarque da mercadoria é aplicável o Código de Defesa do Consumidor. INADMISSIBILIDADE: Nos contratos de transporte aéreo de mercadorias não existe relação de consumo, portanto inaplicável a eles as disposições do Código de Defesa do Consumidor. No caso, o contrato firmado entre a autora e a ré tinha como objeto o transporte de mercadorias importadas dos Estados Unidos e que seriam utilizadas para revenda, não sendo a autora a consumidora final, mas as provas apresentadas permitem o acolhimento da pretensão da autora.

DECADÊNCIA DIREITO À INDENIZAÇÃO CONVENÇÃO DE

VARSOVIA - PRAZO DE DOIS ANOS Pretensão da ré apelante de que seja aplicado ao caso o artigo 35 da Convenção de Varsóvia. NÃO CABIMENTO: Segundo alegações da autora, a realização do transporte deveria proceder-se de acordo com o "Tratamento 4 do Mantra". De acordo com o parágrafo primeiro, do artigo 1º da Instrução Normativa SRF nº 102 de 20 de dezembro de 1994 o MANTRA Sistema Integrado de Gerência e Manifesto do Transporte e do Armazenamento constitui parte do Sistema Integrado de Comércio Exterior SISCOMEX instituído pelo Decreto nº 660 de 25 de setembro de 1992. Portanto o cerne da questão versa sobre dispositivos de Leis Brasileiras, que tratam de questões alfandegárias após o encerramento do transporte aéreo, de modo que a Lei aplicável ao caso é o Código Civil Brasileiro. Considerando-se que o pedido da autora é de reparação civil (indenização por danos materiais) aplica-se ao caso o prazo prescricional de três anos, nos termos do artigo 206, §3º, inciso V do atual Código Civil.

PROCESSUAL CIVIL INÉPCIA DA INICIAL Alegação de que a autora deixou de instruir corretamente a petição inicial. NÃO OCORRÊNCIA: A inicial expõe claramente o objeto e a causa de pedir, bem como fatos pertinentes e pedidos e possibilitou à ré o exercício do direito de defesa Preliminar rejeitada. PRELIMINAR REJEITADA E RECURSO DESPROVIDO. (fls. 214 s.)

Opostos embargos de declaração, foram rejeitados.

Em suas razões, a parte recorrente alegou violação dos arts. 165, 458, 535, inciso II, 283, 295, inciso I e IV, 130, 131, 333, inciso I, 396, 398 e 397, do CPC/1973, bem como dos arts. 206, § 3º, inciso V, 732 e 750, 944 do Código Civil, e arts. 1º, 35 e 57 da Convenção de Varsóvia/Montreal, sob os argumentos de: (a) negativa de prestação jurisdicional; (b) inépcia da inicial devido à ausência de documentos indispensáveis ao ajuizamento da ação; (c) descabimento da juntada posterior de documento; (d) equivocada valoração da prova; (e) aplicação da Convenção de Varsóvia ao caso dos autos; (f) prescrição bienal; (g) descabimento da utilização de documento unilateral como prova.

Contrarrazões às fls. 297/304.

Superior Tribunal de Justiça

Houve recurso extraordinário (fls. 249/261).

O recurso especial é oriundo da conversão do AREsp 591.656/SP, por decisão deste relator (fl. 363 s.).

É o relatório.



RECURSO ESPECIAL Nº 1.615.981 - SP (2014/0247524-7)

VOTO

**O EXMO. SR. MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO
(Relator):**

Eminentes colegas, o recurso especial merece ser provido.

Inicialmente, esclareça-se que o juízo de admissibilidade do presente recurso será realizado com base nas normas do CPC/1973, por ser a lei processual vigente na data de publicação do *decisum* ora impugnado (cf. Enunciado Administrativo n. 2/STJ).

A controvérsia tem origem em transporte aéreo internacional de uma carga originária de ATLANTA - EUA, com destino a CAMPINAS - BRA (cf. fl. 30).

Conforme constou no acórdão recorrido, a adquirente da mercadoria importada, SMA TECHNOLOGIES LTDA, ora recorrida, teria contratado a transportadora ora recorrente para trazer a mercadoria por via aérea, dando à carga tratamento aduaneiro de código TC-4, o que permitiria a liberação em 24 horas para transporte a outra estação aduaneira (no caso, a de Santo André-SP).

A transportadora, porém, deu tratamento aduaneiro TC-6, fazendo com que a carga ficasse retida no aeroporto de CAMPINAS para desembarque aduaneiro, o que gerou despesas de armazenagem da carga.

Para se ressarcir dessas despesas de armazenagem, a adquirente da mercadoria (destinatária da carga) ajuizou a demanda indenizatória que deu origem ao presente recurso.

Nas instâncias de cognição plena, a transportadora (uma empresa de transporte "porta-a-porta" - *courrier*, cf. fl. 92) foi condenada a indenizar a adquirente pelo valor correspondente às despesas de armazenagem.

Daí a interposição do presente recurso especial, em que a transportadora

objetiva a improcedência do pleito indenizatório.

A controvérsia deduzida neste recurso não encontra precedente na jurisprudência desta Corte Superior, tendo-se identificado apenas o AREsp 693.103/SP (rel. Min. RICARDO VILLAS BOAS CUEVA), em que se decidiu pelo acolhimento da alegação de ofensa ao art. 535 do Código de Processo Civil de 1973.

Feito esse breve relato, passo à análise do recurso, já antecipando que assiste razão à transportadora, ora recorrente, no que tange à alegação da prescrição bienal do art. 35 da Convenção de Montreal.

Essa Convenção tratou da unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, tendo sido internalizada pelo Decreto 5.910/2006, compilando assim normas da Convenção de Varsóvia (internalizada pelo Decreto 20.704/1931) e de instrumentos conexos.

Nos termos da Convenção de Montreal, pode-se dizer, em apertada síntese, que ocorre transporte aéreo internacional quando o ponto de partida, o ponto de destino ou a escala é realizada em território de outro Estado.

Confira-se, a propósito, a redação do art. 1º, item 2, da referida Convenção, *verbis*:

Para os fins da presente Convenção, a expressão transporte internacional significa todo transporte em que, conforme o estipulado pelas partes, o ponto de partida e o ponto de destino, haja ou não interrupção no transporte, ou transbordo, estão situados, seja no território de dois Estados Partes, seja no território de um só Estado Parte, havendo escala prevista no território de qualquer outro Estado, ainda que este não seja um Estado Parte. O transporte entre dois pontos dentro do território de um só Estado Parte, sem uma escala acordada no território de outro Estado, não se considerará transporte internacional, para os fins da presente Convenção.

No caso dos autos, tendo a carga saído de Atlanta-EUA com destino a Campinas-SP, não há dúvida de que houve um transporte internacional.

Superior Tribunal de Justiça

O contrato de transporte aéreo internacional, contudo, não se encerra com a "descarga da mercadoria da aeronave" (fl. 221) no aeroporto de destino, como entendeu o Tribunal *a quo*.

Na verdade, a Convenção de Montreal estabelece que o transporte aéreo internacional de carga "*compreende o período durante o qual a carga se acha sob a custódia do transportador*" (art. 18, item 3).

Logo, não basta o simples descarregamento da aeronave, para se encerrar o contrato de transporte, sendo necessário, ainda, que a carga seja recebida por quem de direito no aeroporto, para, só então, sair da custódia da transportadora, encerrando a execução do contrato de transporte.

Sobre esse ponto, mencione-se a seguinte passagem doutrinária:

*Em resumo, do contexto varsoviano, depreendemos duas indicações: Uma, definindo o que seja transporte aéreo, isto é, o período durante o qual o passageiro, a bagagem ou as mercadorias se acham **sob a custódia e guarda do transportador**.*

.....
*Outra indicação, restringindo o conceito de transporte aéreo, isto é, não abrangendo o período de transporte aéreo aquele que for realizado por via terrestre, marítima ou fluvial, efetuado **fora do aeródromo**. (MOURA, Geraldo Bezerra de. Transporte aéreo e responsabilidade civil. São Paulo: Ed. Aduaneiras, 1992, p. 247, grifos diversos do original)*

No caso dos autos, a empresa responsável pelo recebimento da carga no aeroporto de destino era a própria INFRAERO, que também administrava o terminal de cargas daquele aeródromo.

O recebimento da carga dependia (nesse ponto não há controvérsia) de prévio cadastramento desta num sistema de informática, o MANTRA (Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento).

É justamente nesse ponto da execução do contrato de transporte aéreo que se situa o ilícito contratual apontado pela demandante, ora recorrida. Observe-se que a mercadoria ainda se encontrava sob custódia da

transportadora, pois ainda não havia sido recebida pela INFRAERO.

Segundo a demandante, a transportadora cadastrou a carga no tratamento aduaneiro de código TC-6, quando o pactuado era o TC-4, fazendo com que a mercadoria ficasse retida em Campinas - SP, em vez de ser liberada para a estação aduaneira de Santo André - SP.

Ante esses fatos e alegações, pode-se concluir que pretensão deduzida na inicial é de reparação civil por danos materiais decorrentes de ilícito contratual praticado durante a execução de contrato de transporte aéreo internacional.

Resta saber se a responsabilidade pelo ilícito descrito nos presentes autos deve ser regida pela convenção internacional ou pela legislação interna.

Sobre esse ponto, cumpre trazer à baila recente precedente do Supremo Tribunal Federal (Tema 210/STF), em que se firmou entendimento pela prevalência da Convenção de Montreal ante o Código de Defesa do Consumidor, no que tange à responsabilidade civil por danos materiais decorrentes de extravio de bagagem.

A ementa do referido julgado foi assim sintetizada em sua ementa:

Recurso extraordinário com repercussão geral. 2. Extravio de bagagem. Dano material. Limitação. Antinomia. Convenção de Varsóvia. Código de Defesa do Consumidor. 3. Julgamento de mérito. É aplicável o limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais. 5. Repercussão geral. Tema 210. Fixação da tese: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor". 6. Caso concreto. Acórdão que aplicou o Código de Defesa do Consumidor. Indenização superior ao limite previsto no art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Decisão recorrida reformada, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido na legislação internacional. 7. Recurso a

Superior Tribunal de Justiça

que se dá provimento.

(RE 636.331/RJ, Rel. Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 25/05/2017, DJe-257 13/11/2017, Tema 210/STF)

Como se verifica na ementa desse julgado, a prevalência conferida à norma de direito internacional em relação às normas de direito interno decorreu do enunciado normativo do art. 178, *caput*, da Constituição Federal, abaixo transcrito:

Art. 178. *A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.*

.....
(sem grifos no original)

Nas razões de decidir daquele julgado, o colegiado da Suprema Corte manifestou preocupação com o descumprimento de acordos internacionais no âmbito do setor aéreo.

Confira-se, a propósito, o seguinte trecho da manifestação do relator naquela sessão de julgamento:

Eu também fico deveras impressionado com o argumento que Vossa Excelência traz, só que aqui nós estamos a lidar com um tema assaz complexo neste mundo globalizado. Antes mesmo da globalização de que hoje se fala com tanta destreza e intensidade, as companhias aéreas já compunham esse mundo, que exige uma cooperação e um critério minimamente homogêneo, sob pena de, na verdade, estabelecer-se uma certa anarquia, anomia, perplexidade.

Então, aqui me parece que a defesa do consumidor há de ser feita sob a tutela internacional. Tanto é que, como Vossa Excelência inclusive destacou, a partir do modelo de Varsóvia, tivemos uma série de atualizações – o que se faz necessário –, mas no concerto das nações, sob pena de se colocar um país como o nosso, que tem companhias internacionais, como um pária no sistema internacional.

Eu mesmo dizia privativamente a Vossa Excelência que hoje, e já há muito tempo, esse tema ganha uma primazia enorme: a questão do

controle dos tratados no plano internacional.

Inclusive, Ministra Cármen, Vossa Excelência está a presidir, nos próximos dias, uma sessão importante de Cortes internacionais. Há países que repudiam o controle preventivo de normas e instauram, aceitam o controle preventivo de normas para os tratados internacionais para evitar exatamente a pecha de não se respeitar o tratado no plano internacional. Então, parece-me que esses valores têm que ser levados em conta quando nós colocamos essa temática.

Vejam que as repercussões das decisões hoje são incríveis, e levam países e empresas a tomarem decisões de ruptura até de relações a partir da não observância desses pactos.

Portugal mesmo, nós lembrávamos, colocou na sua Carta aquilo que a Corte Constitucional alemã considera implícito: a ideia do controle preventivo em relação aos tratados. Antes que eles sejam definitivamente aprovados, é possível ao Presidente da República fazer esse controle para evitar exatamente a pecha de não se honrar o 'pacta sunt servanda' no plano internacional, que também é importante. É um valor constitucional; quer dizer, se nós olharmos já o prólogo do Texto Constitucional, veremos a ênfase que se dá ao respeito às relações internacionais em, especialmente, esse ambiente de paz.

É sob essa ótica hermenêutica, portanto, de prevalência das normas internacionais no setor aéreo (*ex vi* do art. 178 da CF/88), que se propõe apreciar o caso dos autos.

Nesse passo, observa-se que a Convenção de Montreal contém norma sobre a responsabilidade pelas formalidades aduaneiras, conforme se verifica no enunciado normativo do seguinte dispositivo dessa convenção:

Artigo 16 – *Formalidades de Aduana, Polícia ou Outras Autoridades Públicas*

1. O expedidor deve proporcionar a informação e os documentos que sejam necessários para cumprir as formalidades aduaneiras, policiais e de qualquer outra autoridade pública, antes da entrega da carga ao destinatário. O expedidor é responsável perante o transportador por todos os danos que possam resultar da falta, insuficiência ou irregularidade da referida informação ou dos documentos, salvo se os

Superior Tribunal de Justiça

mesmos se devam à culpa do transportador ou de seus prepostos.
(sem grifos no original)

A parte final desse enunciado normativo estabelece a responsabilidade subjetiva do transportador pelos danos decorrentes de formalidades aduaneiras.

Esse enunciado normativo, a meu juízo, é suficiente para que se aplique a Convenção de Montreal ao caso dos autos.

Observe-se, por exemplo, que a aplicação da legislação interna pode conduzir a uma responsabilidade objetiva do transportador, resultado manifestamente não desejado pelos Estados Partes daquela convenção internacional.

Esclareça-se que, no caso dos autos, não foi o expedidor quem contratou a transportadora, mas o próprio adquirente da mercadoria. Porém, a opção do referido enunciado normativo pela responsabilidade subjetiva, a meu juízo, seria aplicável indistintamente.

Desse modo, na esteira do já aludido precedente do Supremo Tribunal Federal, proponho a aplicação do diploma normativo de direito internacional à hipótese em tela.

Por conseguinte, é de se acolher a prejudicial de prescrição, uma vez que a carga chegou ao Brasil em dezembro de 2007 (fl. 14), mas a demanda somente veio a ser proposta em março de 2010, quando já decorrido o prazo bienal de prescrição previsto no art. 35, item 1, da Convenção, abaixo transcrito:

Artigo 35 – Prazo Para as Ações

*1. O direito à indenização se extinguirá se a ação não for iniciada dentro do **prazo de dois anos**, contados a partir da data de chegada ao destino, ou do dia em que a aeronave deveria haver chegado, ou do da interrupção do transporte.* (sem grifos no original)

Superior Tribunal de Justiça

Destarte, o recurso especial merece ser provido para se declarar a prescrição, ficando prejudicadas as demais questões suscitadas no apelo nobre.

Ante o exposto, voto no sentido de dar provimento ao recurso especial para julgar improcedente o pedido.

Custas e honorários advocatícios pela parte autora, ora recorrida, estes arbitrados em R\$ 3.000,00 (três mil reais).

É o voto.



**CERTIDÃO DE JULGAMENTO
TERCEIRA TURMA**

Número Registro: 2014/0247524-7

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.615.981 / SP

Números Origem: 00030373120108260084 1140220100030376 20120000575356 30373120108260084
303733120108260084 47110

PAUTA: 24/04/2018

JULGADO: 24/04/2018

Relator

Exmo. Sr. Ministro **PAULO DE TARSO SANSEVERINO**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **MARCO AURÉLIO BELLIZZE**

Subprocuradora-Geral da República

Exma. Sra. Dra. **LINDÔRA MARIA ARAÚJO**

Secretária

Bela. **MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA**

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : UPS DO BRASIL REMESSAS EXPRESSAS LTDA

ADVOGADOS : ABRÃO JORGE MIGUEL NETO E OUTRO(S) - SP172355
CAROLINA NEVES DO PATROCÍNIO NUNES - SP249937

RECORRIDO : SMA TECHNOLOGIES LTDA

ADVOGADO : ANTÔNIO JOERTO FONSECA E OUTRO(S) - SP038175

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Obrigações - Espécies de Contratos - Transporte de Coisas

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia TERCEIRA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

A Terceira Turma, por unanimidade, deu provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Os Srs. Ministros Ricardo Villas Bôas Cueva, Marco Aurélio Bellizze (Presidente), Moura Ribeiro e Nancy Andriighi votaram com o Sr. Ministro Relator.