



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2.034.746 - SP (2022/0334194-3)

RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI
RECORRENTE : PANALPINA LTDA
OUTRO NOME : DSV AIR & SEA BRASIL LTDA
ADVOGADO : MARCELO DE LUCENA SAMMARCO - SP221253
RECORRENTE : ALCATEL-LUCENT BRASIL TELECOMUNICACOES LTDA.
OUTRO NOME : ALCATEL-LUCENT BRASIL S.A
ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874
LIGIA AZEVEDO RIBEIRO SACARDO - SP282856
FELIPE LEONI CARTEIRO LEITE MOREIRA - SP369084
RECORRIDO : PANALPINA LTDA
OUTRO NOME : DSV AIR & SEA BRASIL LTDA
ADVOGADOS : MARCELO DE LUCENA SAMMARCO - SP221253
LEONARDO OLIVEIRA RAMOS DE ARAUJO - SP314648
RECORRIDO : ALCATEL-LUCENT BRASIL TELECOMUNICACOES LTDA.
OUTRO NOME : ALCATEL-LUCENT BRASIL S.A
ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874
LIGIA AZEVEDO RIBEIRO SACARDO - SP282856
FELIPE LEONI CARTEIRO LEITE MOREIRA - SP369084
RECORRIDO : UNITED AIRLINES, INC.
OUTRO NOME : CONTINENTAL AIRLINES INC
ADVOGADOS : ALFREDO ZUCCA NETO - SP154694
RENATO PORCHAT ASSIS DE OLIVEIRA - SP050494
ADVOGADA : MARIA ELIZA ZAIA PIRES DA COSTA - SP154300

EMENTA

PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. CONVENÇÃO DE MONTREAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR AÉREO. PRINCÍPIO DA REPARAÇÃO INTEGRAL. DECLARAÇÃO ESPECIAL DE VALOR. COMPROVAÇÃO DO DANO. ANTINOMIA. TEMA 210/STF. DENÚNCIAÇÃO DA LIDE. AÇÃO DE REGRESSO. ECONOMIA E CELERIDADE PROCESSUAIS.

1. Cuida-se de ação indenizatória ajuizada em razão de danos causados à carga, em transporte aéreo internacional.
2. Recursos especiais interpostos em: 01/10/2014 e 20/10/2021. Conclusos ao gabinete em: 16/11/2022.
3. Os propósitos recursais consistem em definir (I) se a responsabilidade limitada do transportador aéreo internacional, prevista no art. 22, III, da Convenção de Montreal, viola o princípio da reparação integral estabelecido no art. 944, do Código Civil; (II) se outros documentos que comprovem o valor da carga transportada servem para substituir a Declaração Especial de Valor, exigida pela Convenção de Montreal para afastar o limite de responsabilidade de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma e; (III) se



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

é obrigatória de denunciação da lide entre o expedidor e o transportador da carga em ação indenizatória ajuizada pelo proprietário da carga que sofreu danos.

4. A Convenção de Montreal, internalizada no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto-Lei 5.910/06, estabelece em seu art. 22, III, que “no transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma Declaração Especial de Valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.”

5. A Declaração Especial de Valor não se confunde com outros documentos, pois somente ela revela que foi facultado ao transportador avaliar o conteúdo da carga e cobrar, se cabível, uma quantia suplementar, com base no valor declarado, para a eventual contratação de seguro adicional.

6. Admitir documentos que não a Declaração Especial de Valor, seria uma interpretação extensiva da Convenção de Montreal, o que poderia representar uma violação às obrigações internacionais assumidas pelo Brasil.

7. A Convenção de Viena de Direito dos Tratados (Decreto-Lei nº 7.030/09) positiva em seu art. 27 um importante princípio de direito internacional ao estabelecer que um país signatário de convenção internacional não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado.

8. No Tema 210/STF, decidido no julgamento do RE 636.331, restou fixada a tese de que 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.

9. Mesmo que se considere a existência de antinomia entre o art. 22, III, Convenção de Montreal e o art. 944 do Código Civil, a primeira deve prevalecer em virtude de sua ulteriores e especialidade, tal como entendeu o STF no RE 636.331.

10. A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça é no sentido de que a denunciação da lide somente se torna obrigatória quando a omissão da parte implicar perda do seu direito de regresso. Precedentes.

11. É pacífica jurisprudência desta Corte Superior para inadmitir a denunciação da lide embasada no art. 70, III, do CPC quando introduzir fundamento novo à causa, estranho ao processo principal, apto a provocar uma lide paralela, a exigir ampla dilação probatória, especialmente quando



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

está sob análise processo em estado avançado, a fim de respeitar os princípios da celeridade e economia processuais.

12. Recurso especial de ALCATEL-LUCENT BRASIL S. A. não provido e Recurso especial de PANALPINA LTDA parcialmente provido para suprir a omissão do acórdão recorrido, negando provimento ao pedido de denúncia da lide.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Ministros da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça, na conformidade dos votos e das notas taquigráficas constantes dos autos, por unanimidade, negar provimento ao recurso especial de ALCATEL-LUCENT BRASIL S.A.; dar parcial provimento ao recurso especial de PANALPINA LTDA e negar provimento ao pedido de denúncia da lide, nos termos do voto da Sra. Ministra Relatora. Os Srs. Ministros Paulo de Tarso Sanseverino, Ricardo Villas Bôas Cueva, Marco Aurélio Bellizze e Moura Ribeiro votaram com a Sra. Ministra Relatora.

Dr. MARCELO DE LUCENA SAMMARCO, pela parte RECORRENTE: PANALPINA LTDA e Outro

Brasília (DF), 21 de março de 2023(Data do Julgamento)

MINISTRA NANCY ANDRIGHI
Relatora



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

causados à carga, em transporte aéreo internacional.

Sentença: julgou parcialmente procedente o pedido formulado na exordial para condenar solidariamente CONTINENTAL AIRLINES INC., e PANALPINA LTDA a indenizar ALCATEL-LUCENT BRASIL S. A. pelos danos sofridos.

Acórdão: deu provimento à apelação interposta por PANALPINA LTDA e deu parcial provimento à apelação interposta por CONTINENTAL AIRLINES INC., para extinguir o processo, sem resolução de mérito, em relação a PANALPINA LTDA, afastando a responsabilidade solidária entre ela e CONTINENTAL AIRLINES INC, considerando que a culpa pelo fracionamento do transporte da mercadoria é exclusiva da última. O acórdão restou assim ementado:

“Indenização – Transporte aéreo – Ação dirigida contra o transportador e o agente de carga – Ausência de responsabilidade do agente de carga – Recurso deste provido para a sua exclusão do 1 processo Companhia aérea que se propõe ao transporte da carga em um único voo e acaba por fracioná-la sem comunicar o agente e o dono da carga, além de não documentar o fracionamento, tendo como consequência a perda da mercadoria para a Receita Federal – Responsabilidade do transportador inafastável – Honorários advocatícios – Redução – Possibilidade – Recurso da co-ré parcialmente provido para este fim”. (e-STJ 376-388)

Embargos de declaração: opostos por CONTINENTAL AIRLINES INC., foram rejeitados.

Recurso especial: interposto por CONTINENTAL AIRLINES INC. (e-STJ fls. 412-442)

Embargos infringentes: opostos por ALCATEL-LUCENT BRASIL S/A para discutir a responsabilidade solidária entre CONTINENTAL AIRLINES INC., e PANALPINA LTDA, foram acolhidos, nos seguintes termos:

EMBARGOS INFRINGENTES – RESPONSABILIDADE CIVIL – Extravio parcial de mercadorias – Transporte aéreo internacional – Contratação do transporte aéreo efetivado pela empresa agente de cargas – Sentença de – Responsabilidade solidária configurada parcial procedência mantida – Apelação Improvida – Embargos acolhidos para este fim. (e-STJ fls. 560)



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Embargos de declaração: opostos por CONTINENTAL AIRLINES INC. e PANALPINA LTDA, foram ambos rejeitados.

Recurso especial: interposto por CONTINENTAL AIRLINES INC. (e-STJ fls. 631-661)

Recurso especial: interposto por PANALPINA LTDA. (e-STJ fls. 699-760) aduz:

(I) Violação ao art. 535-II do CPC/73, pois o acórdão que julgou os embargos infringentes foi omissivo quanto à questão da denunciação da lide e do limite de responsabilidade estabelecido no Protocolo de Montreal;

(II) Violação ao art. 70, III do CPC/73, porquanto defende que a denunciação da lide é obrigatória na espécie;

(III) Violação ao art. 22, III, da Convenção de Montreal, pois necessária a limitação de responsabilidade do transportador nos termos do referido dispositivo legal;

(IV) Dissídio jurisprudencial para fundamentar a não aplicação do CDC na espécie.

Acórdão: em virtude do julgamento do Recurso Extraordinário 636.331/RJ, em regime de repercussão geral, o acórdão que julgou os embargos infringentes opostos por ALCATEL-LUCENT BRASIL S/A sofreu juízo de retratação, para adequar o valor indenizatório, nos seguintes termos:

JUÍZO DE RETRATAÇÃO Recurso Extraordinário julgado em regime de repercussão geral Tese fixada Prevalência das normas e tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia Montreal, Código de Defesa do e sobre o Ui Consumidor Decisão da E. Presidência da Seção de Direito Privado do TJSP determinando o juízo de retratação nos termos do art. 1.030, inc. H, do CPC/15 (art. 543-B, §3º do CPC/73) Ação de indenização por perdas e danos decorrente de perda parcial de mercadoria objeto de transporte aéreo internacional Procedência parcial Valor da indenização - Danos materiais -



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Indenização integral - Impossibilidade Prevalência da indenização tarifada das Convenções de Varsóvia e Montreal e Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Decreto nº 5.910, de 27.09.20067 - Reforma da r. sentença neste ponto - Readequação do Acórdão proferido nos embargos infringentes, que negara provimento aos recursos de apelação das ó corrés, quanto ao valor da indenização, para dar-lhe parcial provimento. (e-STJ fls. 960)

Embargos de declaração: opostos por ALCATEL-LUCENT BRASIL S/A e PANALPINA LTDA., foram ambos rejeitados.

Recurso especial: ALCATEL-LUCENT BRASIL S/A (e-STJ fls. 1.008-1.020), sustenta:

- I. Violação ao art. 22, III da Convenção de Montreal, pois:
 - A. a Convenção dispõe que a norma que trata da limitação tarifada da responsabilidade do transportador aéreo só tem vigência nas hipóteses de acidente de navegação e/ou ausência de culpa grave. Por conseguinte, inadimplemento contratual não é acidente de navegação;
 - B. somente deve ser exigida a Declaração Especial de Valor quando inexisterem outros documentos capazes de determinar o valor do prejuízo pelo extravio. Assim, como as notas fiscais servem a esse fim, elas devem ser consideradas para afastar a limitação da indenização prevista no art. 22 da Convenção de Montreal;



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

II. Violação ao art. 944 do Código Civil, porquanto ao limitar a responsabilidade, não seriam cobertos todos os prejuízos sofridos.

III. O RE 636.331 não se aplica à espécie, uma vez que (a) trata de extravio de bagagens e não de mercadorias e (b) se aplica apenas para as situações nas quais inexistente documento comprobatório do conteúdo e dos valores existentes na bagagem do passageiro.

Decisão de admissibilidade: não admitiu o recurso especial de CONTINENTAL AIRLINES INC, não tendo a parte recorrido da decisão.

É o relatório.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2.034.746 - SP (2022/0334194-3)
RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI
RECORRENTE : PANALPINA LTDA
OUTRO NOME : DSV AIR & SEA BRASIL LTDA
ADVOGADO : MARCELO DE LUCENA SAMMARCO - SP221253
RECORRENTE : ALCATEL-LUCENT BRASIL TELECOMUNICACOES LTDA.
OUTRO NOME : ALCATEL-LUCENT BRASIL S.A
ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874
LIGIA AZEVEDO RIBEIRO SACARDO - SP282856
FELIPE LEONI CARTEIRO LEITE MOREIRA - SP369084
RECORRIDO : PANALPINA LTDA
OUTRO NOME : DSV AIR & SEA BRASIL LTDA
ADVOGADOS : MARCELO DE LUCENA SAMMARCO - SP221253
LEONARDO OLIVEIRA RAMOS DE ARAUJO - SP314648
RECORRIDO : ALCATEL-LUCENT BRASIL TELECOMUNICACOES LTDA.
OUTRO NOME : ALCATEL-LUCENT BRASIL S.A
ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874
LIGIA AZEVEDO RIBEIRO SACARDO - SP282856
FELIPE LEONI CARTEIRO LEITE MOREIRA - SP369084
RECORRIDO : UNITED AIRLINES, INC.
OUTRO NOME : CONTINENTAL AIRLINES INC
ADVOGADOS : ALFREDO ZUCCA NETO - SP154694
RENATO PORCHAT ASSIS DE OLIVEIRA - SP050494
ADVOGADA : MARIA ELIZA ZAIA PIRES DA COSTA - SP154300

EMENTA

PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. CONVENÇÃO DE MONTREAL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR AÉREO. PRINCÍPIO DA REPARAÇÃO INTEGRAL. DECLARAÇÃO ESPECIAL DE VALOR. COMPROVAÇÃO DO DANO. ANTINOMIA. TEMA 210/STF. DENÚNCIAÇÃO DA LIDE. AÇÃO DE REGRESSO. ECONOMIA E CELERIDADE PROCESSUAIS.

1. Cuida-se de ação indenizatória ajuizada em razão de danos causados à carga, em transporte aéreo internacional.
2. Recursos especiais interpostos em: 01/10/2014 e 20/10/2021. Conclusos ao gabinete em: 16/11/2022.
3. Os propósitos recursais consistem em definir (I) se a responsabilidade limitada do transportador aéreo internacional, prevista no art. 22, III, da Convenção de Montreal, viola o princípio da reparação integral estabelecido no art. 944, do Código Civil; (II) se outros documentos que comprovem o valor da carga transportada servem para substituir a Declaração Especial de Valor, exigida pela Convenção de Montreal para afastar o limite de responsabilidade de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma e; (III) se é obrigatória de denúncia da lide entre o expedidor e o



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

transportador da carga em ação indenizatória ajuizada pelo proprietário da carga que sofreu danos.

4. A Convenção de Montreal, internalizada no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto-Lei 5.910/06, estabelece em seu art. 22, III, que “no transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma Declaração Especial de Valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino.”

5. A Declaração Especial de Valor não se confunde com outros documentos, pois somente ela revela que foi facultado ao transportador avaliar o conteúdo da carga e cobrar, se cabível, uma quantia suplementar, com base no valor declarado, para a eventual contratação de seguro adicional.

6. Admitir documentos que não a Declaração Especial de Valor, seria uma interpretação extensiva da Convenção de Montreal, o que poderia representar uma violação às obrigações internacionais assumidas pelo Brasil.

7. A Convenção de Viena de Direito dos Tratados (Decreto-Lei nº 7.030/09) positiva em seu art. 27 um importante princípio de direito internacional ao estabelecer que um país signatário de convenção internacional não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado.

8. No Tema 210/STF, decidido no julgamento do RE 636.331, restou fixada a tese de que 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.

9. Mesmo que se considere a existência de antinomia entre o art. 22, III, Convenção de Montreal e o art. 944 do Código Civil, a primeira deve prevalecer em virtude de sua ulteriores e especialidade, tal como entendeu o STF no RE 636.331.

10. A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça é no sentido de que a denúncia da lide somente se torna obrigatória quando a omissão da parte implicar perda do seu direito de regresso. Precedentes.

11. É pacífica jurisprudência desta Corte Superior para inadmitir a denúncia da lide embasada no art. 70, III, do CPC quando introduzir fundamento novo à causa, estranho ao processo principal, apto a provocar uma lide paralela, a exigir ampla dilação probatória, especialmente quando está sob análise processo em estado avançado, a fim de respeitar os princípios da celeridade e economia processuais.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

12. Recurso especial de ALCATEL-LUCENT BRASIL S. A. não provido e Recurso especial de PANALPINA LTDA parcialmente provido para suprir a omissão do acórdão recorrido, negando provimento ao pedido de denunciação da lide.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2.034.746 - SP (2022/0334194-3)
RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI
RECORRENTE : PANALPINA LTDA
OUTRO NOME : DSV AIR & SEA BRASIL LTDA
ADVOGADO : MARCELO DE LUCENA SAMMARCO - SP221253
RECORRENTE : ALCATEL-LUCENT BRASIL TELECOMUNICACOES LTDA.
OUTRO NOME : ALCATEL-LUCENT BRASIL S.A
ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874
LIGIA AZEVEDO RIBEIRO SACARDO - SP282856
FELIPE LEONI CARTEIRO LEITE MOREIRA - SP369084
RECORRIDO : PANALPINA LTDA
OUTRO NOME : DSV AIR & SEA BRASIL LTDA
ADVOGADOS : MARCELO DE LUCENA SAMMARCO - SP221253
LEONARDO OLIVEIRA RAMOS DE ARAUJO - SP314648
RECORRIDO : ALCATEL-LUCENT BRASIL TELECOMUNICACOES LTDA.
OUTRO NOME : ALCATEL-LUCENT BRASIL S.A
ADVOGADOS : EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874
LIGIA AZEVEDO RIBEIRO SACARDO - SP282856
FELIPE LEONI CARTEIRO LEITE MOREIRA - SP369084
RECORRIDO : UNITED AIRLINES, INC.
OUTRO NOME : CONTINENTAL AIRLINES INC
ADVOGADOS : ALFREDO ZUCCA NETO - SP154694
RENATO PORCHAT ASSIS DE OLIVEIRA - SP050494
ADVOGADA : MARIA ELIZA ZAIA PIRES DA COSTA - SP154300

VOTO

A EXMA. SRA. MINISTRA NANCY ANDRIGHI (Relatora):

Os propósitos recursais consistem em definir (I) se a responsabilidade limitada do transportador aéreo internacional, prevista no art. 22, III, da Convenção de Montreal viola o princípio da reparação integral, estabelecido no art. 944, do Código Civil; (II) se outros documentos que comprovem o valor da carga transportada servem para substituir a Declaração Especial de Valor, exigida pela Convenção de Montreal para afastar o limite de responsabilidade de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma e; (III) se é obrigatória de denúncia da lide entre o expedidor e o transportador da carga em ação indenizatória ajuizada pelo



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

proprietário da carga que sofreu danos.

- RECURSO ESPECIAL DE ALCATEL-LUCENT BRASIL S. A.

1. Da comprovação do dano sofrido por outros documentos

1. A Convenção de Montreal, internalizada no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto-Lei 5.910/06, estabelece em seu art. 22, III, que “no transporte de carga, a responsabilidade do transportador em caso de destruição, perda, avaria ou atraso se limita a uma quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, a menos que o expedidor haja feito ao transportador, ao entregar-lhe o volume, uma Declaração Especial de Valor de sua entrega no lugar de destino, e tenha pago uma quantia suplementar, se for cabível. Neste caso, o transportador estará obrigado a pagar uma quantia que não excederá o valor declarado, a menos que prove que este valor é superior ao valor real da entrega no lugar de destino”.

2. A alegação de que, em virtude do que disciplina o art. 944 do Código Civil, seria desnecessária a apresentação da Declaração Especial de Valor caso houvesse outro documento que permitisse mensurar o real dano sofrido em decorrência da destruição, perda, avaria ou atraso no transporte de carga, é, em verdade, uma afronta ao que disciplina o próprio tratado internacional.

3. A Convenção de Montreal reconhece outros documentos que comprovem o conteúdo presente na carga transportada, tais como o “conhecimento aéreo” e “o recibo de carga”, citados nos arts. 4º e 11:

“Artigo 4 - Carga

1. No transporte de carga, será expedido um conhecimento aéreo.

2. Qualquer outro meio no qual constem as informações relativas ao transporte que deva ser executado poderá substituir a emissão do conhecimento aéreo. Se outros meios forem utilizados, o transportador



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

entregará ao expedidor, se este último o solicitar, um recibo da carga, que permita a identificação da remessa e o acesso à informação registrada por esses outros meios.”

“Artigo 11- Valor Probatório dos Documentos

1. Tanto o conhecimento aéreo como o recibo de carga constituem presunção, salvo prova em contrário, da celebração do contrato, da aceitação da carga e das condições de transporte que contenham.

2. As declarações do conhecimento aéreo ou do recibo de carga relativas ao peso, dimensões e embalagem da carga, assim como ao número de volumes, constituem presunção, salvo prova em contrário, dos dados declarados; as indicações relativas à quantidade, volume e estado da carga não constituem prova contra o transportador, salvo quando este as haja comprovado na presença do expedidor e haja feito constar no conhecimento aéreo ou no recibo de carga, ou que se trate de indicações relativas ao estado aparente da carga”.

4. Nada obstante, a Convenção de Montreal menciona somente a Declaração Especial de Valor para afastar a limitação de responsabilidade prevista no seu art. 22, III, não fazendo referência a nenhum outro documento.

5. Na inteligência da Convenção Internacional, portanto, a Declaração Especial de Valor é mais que um mero documento contendo informações a respeito da carga transportada. Somente ela revela que foi facultado ao transportador avaliar o conteúdo da carga e cobrar, se cabível, uma quantia suplementar com base no valor declarado para a eventual contratação de seguro adicional.

6. Por essa razão, passar a admitir documentos que não a Declaração Especial de Valor seria uma interpretação extensiva da Convenção de Montreal.

7. Ademais, não se pode perder de vista que, em regra, a relação entre transportador e expedidor de carga internacional é simétrica. Assim, se o expedidor - agente habituado a contratar este tipo de serviço, porquanto relacionado com sua atividade fim - entender que o valor da carga a ser transportada é relevante a ponto de ser necessária uma proteção especial para



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

garantir uma indenização superior a 17 Direitos Especiais de Saque, deverá ele realizar a Declaração Especial de Valor.

8. A escolha será feita dentro do que melhor lhe aprouver dentro de sua lógica mercantil: (I) escolher entre pagar uma quantia suplementar para emitir a Declaração Especial de Valor a fim de garantir a indenização integral por eventual avaria na carga ou (II) contratar o transporte de maneira generalista, assumindo o risco de eventualmente receber um montante indenizatório limitado.

9. De acordo com o relatório elaborado pela Conferência das Nações Unidas em Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), na prática comercial internacional, transportadores comumente adicionam nos contratos, para conhecimento do expedidor, que foi dada a oportunidade de fazer uma Declaração Especial de Valor dos bens enviados. (United Nations Conference On Trade And Development (UNCTAD). Carriage of goods by air: a guide to the international legal framework. UNCTAD/SDTE/TLB/2006/1)

10. Depreende-se, portanto, que é de conhecimento geral do setor de transporte internacional de cargas os riscos para aqueles que escolhem não fazer a Declaração Especial de Valor.

11. Seguindo essa linha de inteligência, em se tratando de relação simétrica, deve prevalecer escolha do expedidor de carga que dispensou a Declaração Especial de Valor, mesmo ciente de que sem ela estaria submetido a limitação de responsabilidade.

12. A doutrina elenca alguns dos motivos para a limitação da responsabilidade no transporte aéreo internacional, tais como o reconhecimento de que o risco de catástrofes não pode ser assumido apenas pela companhia aérea; a possibilidade de os usuários assumirem seguros por conta própria; o combate a comportamentos litigantes; a facilitação de acordos para pagamento de



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

indenizações; e a unificação do direito e dos entendimentos acerca dos valores pagos por esses danos (BENJAMIN, Antônio Herman V. O Transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. Revista de Direito do Consumidor, v. 100, p. 23-37, jul./ago. 2015.)

13. Há, portanto, uma razão para a referida limitação no setor aéreo internacional, assim como também outros setores gozam da mesma prerrogativa em virtude da atividade que exercem.

14. Nesse sentido, o internacionalista Francisco Rezek rechaça o argumento de que a limitação de responsabilidade prevista na Convenção de Montreal viola o ordenamento pátrio.

15. O ilustre jurista defende que se assim o fosse “todos os contratos de seguro e resseguro também afrontariam no que determinam o teto compensatório em função do prêmio pago – dada a possibilidade teórica de que dimensão do sinistro excedesse, em certo caso concreto, o teto avençado entre as partes. (REZEK, Francisco. O transporte aéreo internacional ante a Justiça do Brasil. Revista do Advogado. Ano XXXIX, nº 142, 2019)

16. Dessarte, tem-se que a limitação de responsabilidade estabelecida no art. 22, III, da Convenção de Montreal não mitiga o dever indenizatório preceituado no Código Civil, mas somente adéqua-o aos contornos específicos de um setor que exige a unificação de suas regras.

2. Da prevalência da Convenção de Montreal perante outras normas infraconstitucionais.

17. Em precedente julgado sob o rito da repercussão geral, no RE 636.331, a Suprema Corte analisou a antinomia entre a limitação da responsabilidade do transportador aéreo internacional, estabelecida no art. 22 da



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Convenção de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor.

18. O que levou a questão ao E. STF não foi o conflito de normas infraconstitucionais, mas sim o art. 178 da Constituição Federal. Nada obstante, no julgado, o Plenário do STF observou também os três critérios tradicionais de solução de antinomias do Direito brasileiro: a hierarquia, a cronologia e a especialização.

19. Na ocasião, concluiu-se que a Convenção de Varsóvia não goza de estrutura normativa supralegal, pois não disciplina matéria de direitos humanos, de acordo com a orientação firmada no RE 466.343. Por tratar-se de tratado com status de lei ordinária, passou-se ao exame dos critérios que determinam a prevalência da lei especial em relação à lei geral e da lei posterior em relação à lei anterior.

20. Restou consignado que a Convenção de Montreal é mais recente que o Código de Defesa do Consumidor, porquanto promulgada pelo Decreto 5.910 em 27 de setembro de 2006, enquanto o código consumerista é datado de 1990.

21. No que diz respeito à especialidade, a Convenção de Montreal disciplina uma modalidade especial de contrato, a saber, o contrato de transporte aéreo internacional de passageiros, também por isso merecendo prosperar em face de lei geral.

22. Assim, a partir do Tema 210/STF, decidido no julgamento do RE 636.331, foi fixada a tese de que 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.

23. No mesmo julgado, repisou-se que a Convenção para a Unificação



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal) se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração.

24. Portanto, debates que versem sobre transporte de carga não afastam a aplicação da Convenção de Montreal, conforme entende a firme jurisprudência desta Corte Superior, senão vejamos:

“Nesse passo, mesmo em não se tratando de extravio de bagagem de passageiro – isto é, de um conflito em relação de consumo, tal qual o solucionado no aludido precedente vinculante do STF –, revela-se inequívoco que a controvérsia atinente à responsabilidade civil decorrente de extravio de mercadoria importada objeto de contrato de transporte celebrado entre a importadora e a companhia aérea (hipótese dos autos) também se encontra disciplinada pela Convenção de Montreal, por força da regra de sobre direito inserta no artigo 178 da Constituição, que, como dito alhures, determina a prevalência dos acordos internacionais subscritos pelo Brasil sobre transporte internacional.” (EResp 1.289.629/SP, Segunda Seção, DJe de 20/6/2022)

25. Assim, ao fazer uma analogia com o entendimento a que chegou a Suprema Corte no julgamento do RE 636.331, respeitando-se os limites de competência determinados pela Carta Magna, não se vislumbra razão para que o art. 944 do Código Civil deva prevalecer perante o art. 22 da Convenção de Montreal, caso se considere uma antinomia entre os dispositivos.

26. Tal como na comparação com o Código de Defesa do Consumidor, ao analisar a Convenção de Montreal com o Código Civil, a convenção internacional, ainda que com status de lei ordinária, prevalece em virtude da ulterioridade - pois o Código Civil é datado de 2002 e o Decreto 5.910 é de 2006- ; e da especialidade - uma vez que o Código Civil disciplina sobre as relações em geral e a Convenção de Montreal trata especificamente do transporte aéreo internacional-.

27. Essa interpretação encontra respaldo na melhor doutrina, que



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

disciplina que a regra internacional prevalece sobre o mais específico e congênere dos textos de produção doméstica, pois prevalece sobre todo e qualquer diploma de direito interno infraconstitucional. Assim, a Convenção de Montreal há de primar sobre todo o escopo coberto por seu texto dispositivo: danos, indenização, responsabilidade e outros. (REZEK, Francisco. O transporte aéreo internacional ante a Justiça do Brasil. Revista do Advogado. Ano XXXIX, nº 142, junho de 2019)

28. Por oportuno, destaca-se que durante o processo de internalização da convenção, foi facultado aos países escolherem se iriam adotar o tratado internacional em sua integralidade ou com ressalvas, caso estivessem em desacordo com algum dos termos da redação final.

29. Em razão disso, a Alemanha e os Estados Unidos da América não adotaram a Convenção de Montreal para transporte aéreo explorado diretamente pelo governo para fins não comerciais ou militares e a Argentina definiu que a expressão “lesão corporal”, constante no art. 17, compreende a lesão psíquica ligada à lesão corporal. (TARGA, Maria Luiza. Responsabilidade civil nos contratos de transporte aéreo internacional: da uniformização à harmonização das legislações aplicáveis. Revista de doutrina e jurisprudência. Brasília, Jan/ 2019)

30. A República Federativa do Brasil, por sua vez, ratificou a Convenção sem ressalvas. Assim, assumiu-se o compromisso, perante a comunidade internacional, de aplicar a Convenção de Montreal em sua integralidade, respeitando seus limites e determinações, conforme o que determina o princípio *pacta sunt servanda*. Por esse motivo, não cabem argumentações para restringir a aplicação da Convenção após sua assinatura.

31. Destaca-se que a Convenção de Viena de Direito dos Tratados (Decreto-Lei nº 7.030/09), que trata da interpretação dos tratados, suas obrigações e sua observância pelos países signatários, positiva no art. 27 um



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

importante princípio de direito internacional ao estabelecer que um país signatário de convenção internacional não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado.

32. Assim, afastar as limitações indenizatórias presentes na Convenção de Montreal com base no que preceitua o art. 944 do Código Civil, admitindo que outros documentos que não aqueles previstos na própria convenção sirvam a demonstrar a extensão do dano sofrido seria, de certa forma, uma violação à obrigação internacional assumida pelo Estado Brasileiro.

3. Da hipótese dos autos

33. Na espécie, o acórdão recorrido limitou a responsabilidade de CONTINENTAL AIRLINES INC., e PANALPINA LTDA em montante equivalente a 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, conforme determina o art. 22, III, da Convenção de Montreal, pelas seguintes razões:

A questão comporta readequação, em face do julgamento do Recurso Extraordinário com repercussão geral no 636.331, relativamente ao valor indenizatório, diante do entendimento exarado, por ocasião daquele julgamento, de que, cuidando-se de destruição, perda, avaria ou atraso de carga em transporte aéreo internacional, devem ser observadas as normas dos tratados e convenções ratificados pela União, que têm caráter de normas especiais, nos termos do art. 1781, da Constituição Federal.

Assim, atendendo-se ao comando do art. 1.0400 1, do Código de Processo Civil, e diante da ausência de declaração especial de valor, deverá prevalecer a limitação descrita na norma supratranscrita, ou seja, os danos devem ser limitados à quantia de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma, observando-se, ainda, a eventual revisão dos limites de que trata o art. 24 da referida norma. (e-STJ fls. 962-963)

34. Em suas razões, aduz a recorrente, ALCATEL-LUCENT BRASIL S/A, que a limitação da responsabilidade prevista no ar. 22, III, da Convenção de Montreal, somente se aplica quando houver acidente de navegação e/ou ausência



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

de culpa grave, não sendo o inadimplemento contratual justificativa para aplicar a Convenção.

35. Não encontra respaldo tal alegação, uma vez que o referido dispositivo legal é expresso em determinar que a limitação da responsabilidade do transportador decorre de destruição, perda, avaria ou atraso da carga, o que precisamente ocorreu na hipótese dos autos.

36. Ademais, sustenta a recorrente que em virtude do princípio da reparação integral, havendo prova do dano sofrido, a indenização deve medir-se em sua exata extensão.

37. Nesse sentido, alega que a nota fiscal apresentada nos autos comprova o valor da carga que transportada e, por conseguinte, demonstra o real dano sofrido. Assim, a nota fiscal poderia substituir a Declaração Especial de Valor a fim de afastar a limitação de responsabilidade estabelecida nos termos do art. 22, III, da Convenção de Montreal.

38. Tampouco merece prosperar esse pleito recursal, porquanto a Convenção de Montreal é expressa em admitir somente a declaração especial de saque para afastar a limitação indenizatória de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma.

39. Não assiste razão a comparação entre um documento que possui um fim específico com outro qualquer no qual constem informações sobre a carga transportada, pois é somente por meio da Declaração Especial de Valor que se considera que o transportador foi notificado do risco de eventualmente pagar indenização superior àquela prevista internacionalmente, sendo-lhe facultado, inclusive, cobrar quantia suplementar em razão disso.

40. Logo, não tendo a Convenção de Montreal admitido outros documentos para o fim de afastar o limite indenizatório, não cabe alterar as



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

determinações da Convenção, em respeito ao compromisso internacional assumido pelo Brasil ao assinar a convenção sem ressalvas e à prevalência da Convenção de Montreal perante o Código Civil.

41. Outrossim, na espécie, cuida-se de relação comercial entre empresas habituadas ao transporte internacional de cargas, com ciência do risco de se submeterem à limitação de responsabilidade do art. 22, III, da Convenção de Montreal, ao eximirem-se do pagamento de quantia suplementar para elaborar a Declaração Especial de Valor.

42. Portanto, tendo as partes assumido o risco de fazer o transporte de carga de maneira generalista, apesar da possibilidade de garantir indenização integral, não cabe agora pretender a revisão de um compromisso internacional assumido pelo Brasil, por meio da Convenção de Montreal, para tentar reverter os resultados de suas escolhas comerciais.

43. Desse modo, merece ser mantido o acórdão recorrido que decidiu pela limitação da responsabilidade do transportador aéreo internacional em 17 Direitos Especiais de Saque.

- RECURSO ESPECIAL DE PANALPINA LTDA.

1. Da denunciação da lide

44. Tanto no Código de Processo Civil de 1973 quanto no atual, o legislador estabeleceu a denunciação da lide para aquele que estivesse obrigado, pela lei ou pelo contrato, a indenizar, em ação regressiva, o prejuízo do que perder a demanda.

45. Ainda que o CPC/2015 inove ao tornar a denunciação da lide um incidente processual facultativo, desde égide do CPC/73, a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça já estava orientada no sentido de que denunciação da



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

lide somente se torna obrigatória quando a omissão da parte implicar perda do seu direito de regresso, hipótese não retratada no mencionado no inciso III do art. 70 do CPC/73. (REsp 1.834.003/SP, Terceira Turma, DJe 20/9/2019; REsp 1.107.613/SP, Quarta Turma, DJe 6/8/2013.)

46. Isso, pois, conforme leciona a doutrina, a discussão sobre a obrigatoriedade da denunciação da lide restringe-se à hipótese do inciso I do art. 70 do CPC/73, que cuida da denunciação em caso de evicção. Em relação aos demais incisos (II e III), a não-denunciação da lide apenas implica a perda da oportunidade de ver o direito regressivo ser apreciado no mesmo processo, sendo permitido o ajuizamento de demanda autônoma para o exercício da pretensão de ressarcimento. (DIDIER JR, Fredie. Curso de Direito Processual Civil, Vol. 1, Salvador, JusPodivm, 10ª ed., 2008, págs. 343/344)

47. Ademais, a pacífica jurisprudência desta Corte Superior ensina que não é admissível a denunciação da lide embasada no art. 70, III, do CPC quando introduzir fundamento novo à causa, estranho ao processo principal, apto a provocar uma lide paralela, a exigir ampla dilação probatória, o que tumultuaria a lide originária, indo de encontro aos princípios da celeridade e economia processuais, os quais esta modalidade de intervenção de terceiros busca atender (REsp 1.635.636/ES, Terceira Turma, DJe 24/3/2017; REsp 903.258/RS, Quarta Turma, DJe 17/11/2011).

48. Reforça-se tal compreensão quando está sob análise processo em estado avançado, como, por exemplo, em que já tenha havido a prolação de sentença de mérito. Nessas hipóteses, este Tribunal da Cidadania tem entendido que o deferimento do pedido de denunciação da lide não é recomendável, sob pena de afronta aos mesmos princípios que o instituto busca preservar (REsp 1.646.261/RJ, Terceira Turma, DJe de 9/2/2023; REsp 1.332.112/GO, Quarta



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Turma, DJe 17/4/2013; REsp 1.713.096/SP, Terceira Turma, DJe 23/2/2018).

49. Assim, mesmo não sendo deferido o pedido de denunciação da lide, não existe violação ao art. 70, III, do CPC/73 se for mantido o direito de regresso do litisdenunciante, ainda que em ação autônoma.

2. Da primazia do julgamento de mérito

50. Nas hipóteses em que se reconheça a existência de algum dos vícios elencados no art. 1.022 do CPC, é possível superá-los, a fim de que se adentre no mérito da irresignação e se aplique o direito à espécie, considerando os princípios da celeridade, da economia processual, da efetividade da jurisdição e da primazia do julgamento de mérito (art. 5º, LXXVIII, da CRFB, e arts. 4º, 6º e 139, IX, do CPC/2015), sendo prescindível a decretação de nulidade do acórdão e consequente retorno dos autos à origem. Nesse sentido: REsp 1955551/SP, Terceira Turma, DJe 31/03/2022.

51. Portanto, se a matéria devolvida à apreciação desta Corte estiver prequestionada (art. 1.025 do CPC/2015), passa-se diretamente ao exame das questões de fundo, ficando prejudicada a nulidade do acórdão recorrido em virtude da violação ao art. 1.022 do CPC/2015.

3. Da hipótese dos autos

52. Na espécie, a recorrente PANALPINA LTDA é agente de mercadorias que foi contratada por ALCATEL-LUCENT BRASIL S. A. para transportar uma carga. Em razão de não dispor de aeronaves próprias, PANALPINA LTDA contratou CONTINENTAL AIRLINES INC., companhia aérea, para transportar a referida carga em um único voo.

53. A CONTINENTAL AIRLINES INC., contudo, fracionou o transporte



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

em diferentes voos, sem comunicar as demais partes, e a mercadoria acabou sofrendo pena de perdimento perante a Receita Federal.

54. Por essa razão, a proprietária da mercadoria, ALCATEL-LUCENT BRASIL S. A., ajuizou a presente ação indenizatória em face de PANALPINA LTDA e CONTINENTAL AIRLINES INC.

55. Em que pese o reconhecimento de que os danos à carga decorreram exclusivamente das ações de CONTINENTAL AIRLINES INC., a sentença negou provimento ao pedido de denunciação da lide efetuado por PANALPINA LTDA, por entender que isso prejudicaria a economia e a celeridade processual, nos seguintes termos:

A discussão acerca da responsabilidade entre as parceiras negociais por certo ensejará um alargamento na lide primária com a introdução de fato novo (contratos coligados ou vínculo de preposição), o que refoge aos limites de um elo direto de garantia.

Vem a talho de foice, neste passo, o magistério de Athos Gusmão Carneiro. Ei-lo: Parece imperativo, neste passo, reafirmar, com Sydney Sonches, que a denunciação da lide, em nosso direito, é instituto que guarda original feição e, "se atende ao princípio da economia processual, não deve ser interpretado de tal modo que venha a pôr em risco esse mesmo princípio, em detrimento da presteza da prestação jurisdicional" (RP, 34.59). É essa, também, a orientação de Vicente Greco Filho. Vejamo-la: Parece-nos que a solução se encontra em admitir, apenas, a denunciação da lide nos casos de garantia, não admitindo para os casos de simples ação regressiva. serve-se, também, que uma das finalidades da denunciação é a de que o denunciado venha a coadjuvar na defesa do denunciante e não litigar com ele. (...) Por este prisma, a autora não pode s pelo debate de relação jurídica independente e, assim, interessados devem buscar a satisfação de seus eventuais procedimental autônoma. (e-STJ fls. 242-243)

56. Contudo, no primeiro acórdão de lavra do Tribunal de origem, decidiu-se por afastar a responsabilidade de PANALPINA LTDA, conforme a seguinte intelecção:

Realmente, o prejuízo que a autora sofreu, que está demonstrado nos autos, decorreu de ato único da companhia aérea, que fracionou o



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

transporte, pois não providenciou a documentação necessária, não comunicou nem o agente de cargas e nem o dono da mercadoria, e com a chegada desta mercadoria ao Brasil a autora acabou por perdê-la, diante da atitude da Receita Federal que, cumprindo a lei, tomou a mercadoria, pois esta não possuía documentação.

Com este quadro, não há como responsabilizar o agente de cargas, uma vez que não há descrição alguma de ato culposos ou doloso dele, que, ao contrário, cumpriu à risca o contrato celebrado com a autora e, assim sendo, tem-se como merecedora de provimento a apelação da co-ré Panalpina, para o fim de se julgar a autora caecedora da ação em relação a esta co-ré.

E é como se decide, extinguindo-se o processo com relação à Panalpina Ltda., sem apreciação do mérito, condenando-se a autora nas custas e despesas desembolsadas pela co-ré, com atualização desde o desembolso, mais honorários advocatícios, ora fixados em 10% (dez por cento) sobre o valor dado à causa, com atualização a partir da publicação deste acórdão. (e-STJ fls. 383)

57. Em suas razões recursais, PANALPINA LTDA alega violação do art. 535, II, do CPC/73, em razão da omissão no acórdão recorrido quanto ao pedido de denunciação da lide e do limite de responsabilidade do transportador aéreo; e violação ao art. 70, III, do CPC/73, em virtude da obrigatoriedade da denunciação da lide.

58. Merece prosperar a alegação da recorrente quanto à omissão no acórdão recorrido, haja vista que sobrevieram ainda outros dois acórdãos decidindo a questão em espécie, mas não foi apreciado o pedido de denunciação da lide feito em sede de apelação, apesar da oposição de embargos de declaração.

59. Com efeito, por haver elementos suficientes nos autos para tanto, passo à análise do referido pedido que, contudo, não se sustenta.

60. Nos termos da jurisprudência desta Corte Superior, somente é obrigatória a denunciação da lide quando a omissão da parte implicar na perda do seu direito de regresso, o que não se vislumbra nos autos, pois a PANALPINA LTDA é apta a ajuizar ação autônoma em face de CONTINENTAL AIRLINES INC. caso pretenda o ressarcimento da indenização que elas deverão pagar solidariamente a ALCATEL-LUCENT BRASIL S. A.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

61. Outrossim, este STJ também é assente no sentido de que a denunciação à lide deve ser indeferida quando introduzir fundamento novo à causa, estranho ao processo principal, apto a provocar uma lide paralela. Foi precisamente esse o entendimento adotado na sentença ao apreciar a questão.

62. De fato, compreender a relação contratual existente entre PANALPINA LTDA e de CONTINENTAL AIRLINES a fim de observar o cabimento e a extensão do seu direito de regresso, distingue-se consideravelmente do pleito ajuizado por ALCATEL-LUCENT BRASIL S. A. visando a indenização pelos danos sofridos em razão do perdimento de sua carga. Nesse sentido, colaciona-se a conclusão a que chegou o Tribunal de origem:

“A empresa agente de carga Panalpina é solidariamente responsável com a empresa transportadora aérea Continental Airlines Inc. por culpa in elegendo, pela indenização dos prejuízos causados à empresa autora Alcatel-Lucent Brasil S/A, em razão de defeito na prestação de serviço de transporte aéreo internacional de mercadorias, uma vez que a escolha da transportadora aérea se deu pela agente de cargas, intermediadora das relações entre a dona da mercadoria e dos bens transportados e a transportadora, mediante a obtenção de alguma vantagem.”(e-STJ fls. 961)

63. Por conseguinte, o deferimento da denunciação da lide demandaria ampla dilação probatória, tumultuando ainda mais este processo que já se estende desde 2008.

64. Pelo exposto, não resta violado o art. 70, III, do CPC/73 na espécie. Os demais pleitos arguidos no recurso especial, a saber, o afastamento da aplicação do CDC e a limitação da responsabilidade nos termos do art. 22, III, da Convenção de Montreal ficam prejudicados, porquanto já decididos quando do julgamento do recurso especial interposto por ALCATEL-LUCENT BRASIL S. A.

- DISPOSITIVO

Forte nessas razões:



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

- CONHEÇO do recurso especial de ALCATEL-LUCENT BRASIL S. A. e NEGO-LHE PROVIMENTO; e

- CONHEÇO do recurso especial de PANALPINA LTDA e DOU-LHE PARCIAL PROVIMENTO apenas para suprir a omissão do acórdão recorrido, negando provimento ao pedido de denunciação da lide.

Deixo de majorar os honorários de sucumbência recursal, visto que não foram arbitrados no julgamento do recurso pelo Tribunal de origem.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

CERTIDÃO DE JULGAMENTO TERCEIRA TURMA

Número Registro: 2022/0334194-3

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 2.034.746 / SP

Números Origem: 02117901320088260100 0211790132008826010003 0211790132008826010050000
0211790132008826010050002 0211790132008826010050006 132008826010050000
19372008 193720085830020082117902000000000
193720085830020082117902000000000990102241300 20082117902
2117901320088260100 211790132008826010003 211790132008826010050000
211790132008826010050002 211790132008826010050006
5830020082117902000000000 990102241300 990102291300

EM MESA

JULGADO: 21/03/2023

Relatora

Exma. Sra. Ministra **NANCY ANDRIGHI**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **ROGÉRIO DE PAIVA NAVARRO**

Secretária

Bela. **MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA**

AUTUAÇÃO

RECORRENTE	: PANALPINA LTDA
OUTRO NOME	: DSV AIR & SEA BRASIL LTDA
ADVOGADO	: MARCELO DE LUCENA SAMMARCO - SP221253
RECORRENTE	: ALCATEL-LUCENT BRASIL TELECOMUNICACOES LTDA.
OUTRO NOME	: ALCATEL-LUCENT BRASIL S.A
ADVOGADOS	: EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874 LIGIA AZEVEDO RIBEIRO SACARDO - SP282856 FELIPE LEONI CARTEIRO LEITE MOREIRA - SP369084
RECORRIDO	: PANALPINA LTDA
OUTRO NOME	: DSV AIR & SEA BRASIL LTDA
ADVOGADOS	: MARCELO DE LUCENA SAMMARCO - SP221253 LEONARDO OLIVEIRA RAMOS DE ARAUJO - SP314648
RECORRIDO	: ALCATEL-LUCENT BRASIL TELECOMUNICACOES LTDA.
OUTRO NOME	: ALCATEL-LUCENT BRASIL S.A
ADVOGADOS	: EDUARDO VITAL CHAVES - SP257874 LIGIA AZEVEDO RIBEIRO SACARDO - SP282856 FELIPE LEONI CARTEIRO LEITE MOREIRA - SP369084
RECORRIDO	: UNITED AIRLINES, INC.
OUTRO NOME	: CONTINENTAL AIRLINES INC
ADVOGADOS	: ALFREDO ZUCCA NETO - SP154694 RENATO PORCHAT ASSIS DE OLIVEIRA - SP050494
ADVOGADA	: MARIA ELIZA ZAIA PIRES DA COSTA - SP154300



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

ASSUNTO: DIREITO DO CONSUMIDOR - Contratos de Consumo - Transporte Aéreo

SUSTENTAÇÃO ORAL

Dr. MARCELO DE LUCENA SAMMARCO, pela parte RECORRENTE: PANALPINA LTDA e Outro

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, negou provimento ao recurso especial de ALCATEL-LUCENT BRASIL S.A. e deu parcial provimento ao recurso especial de PANALPINA LTDA para suprir a omissão do acórdão recorrido, negando provimento ao pedido de denúncia da lide, nos termos do voto da Sra. Ministra Relatora.

Os Srs. Ministros Paulo de Tarso Sanseverino, Ricardo Villas Bôas Cueva (Presidente), Marco Aurélio Bellizze e Moura Ribeiro votaram com a Sra. Ministra Relatora.