



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000297345

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1032771-05.2023.8.26.0003, da Comarca de São Paulo, em que é apelante LATAM AIRLINES GROUP S/A, é apelado PETER LOPES MENDES.

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da 20ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: **Negaram provimento ao recurso. V. U.**, de conformidade com o voto do relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Desembargadores ROBERTO MAIA (Presidente) E LIDIA REGINA RODRIGUES MONTEIRO CABRINI.

São Paulo, 27 de março de 2025.

REBELLO PINHO

Relator(a)

Assinatura Eletrônica

VOTO nº 49256

Apelação Cível nº 1032771-05.2023.8.26.0003

Comarca: São Paulo - 3ª Vara Cível do Foro Regional III – Jabaquara

Apelante: Latam Airlines Group S/A

Apelado: Peter Lopes Mendes

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL – Por força do deliberado no RE 636331 e no ARE 766.618, em julgados do Eg. STF, sob a sistemática da repercussão geral, passa-se a adotar a orientação de que são aplicáveis as Convenções de Varsóvia e/ou Montreal, que regulam regras de unificação de transporte aéreo internacional e têm prevalência em relação ao Código de Defesa de Consumidor, em ações que têm por objeto contrato de transporte aéreo internacional, realizado na vigência DF 5.910/2012, que promulgou a Convenção de Montreal, de 28.05.1999, sendo certo que seus limites indenizatórios abarcam apenas a reparação por danos materiais, por danos materiais para as hipóteses ali preestabelecidas, o que não compreende o caso dos autos, que tem por objeto pedido compreendendo indenização por danos morais.

ATO ILÍCITO E RESPONSABILIDADE CIVIL – Como, (a) a parte ré apelada que comercializou o bilhete aéreo, como um só contrato com trechos operados por outra companhia aérea, por integrar, juntamente com esta outra transportadora, a cadeia de fornecimento dos serviços de transporte aéreo, responde solidariamente pelos danos por defeitos desses serviços; (b) na espécie, (b.1) restou configurado a existência de ato ilícito e defeito de serviço da parte ré, consistente (i) no descumprimento dos horários previsto, com atraso de 37 horas na chegada ao destino final, que acarretou a perda da estadia no Rio de Janeiro, que estava nos planos do autor, e (ii) no extravio temporário da bagagem da parte autora e (b.2) não caracterizada nenhuma excludente de sua responsabilidade, de rigor; (c) a manutenção da r. sentença, na parte em que, reconheceu a responsabilidade e a condenação da parte ré apelada, solidariamente, na obrigação de indenizar a parte autora passageira pelos danos morais decorrentes do ilícito em questão, (d) sendo, a propósito, irrelevante, perquirir sobre o grau de responsabilidade de cada responsável solidário.

DANO MORAL – A existência de ato ilícito e defeito de serviço da parte ré, consistente (i) no descumprimento dos horários previsto, com atraso de 37 horas na chegada ao destino final, que acarretou a perda da estadia no Rio de Janeiro, que estava nos planos do autor, e (ii) no extravio

temporário da bagagem da parte autora, constituem fatos suficiente para causar desequilíbrio do bem-estar e sofrimento psicológico relevante, e não mero aborrecimento, porque expõe a parte consumidora a situação de sentimentos de humilhação, desvalia e impotência – Mantida a indenização por dano moral fixada na quantia de R\$10.000,00, com incidência de correção monetária a partir da data do arbitramento.
Recurso desprovido.

Vistos.

Ao relatório da r. sentença de fls. 153/155, acrescenta-se que a ação foi julgada nos seguintes termos: “julgo parcialmente procedente o pedido da parte autora formulado na peça exordial, nos termos do artigo 487, inciso I, do CPC, para condenar a empresa aérea em R\$ 10.000,00, a título de danos morais, com correção monetária pela tabela prática do TJSP (IPCA) e com juros de mora pela taxa SELIC menos a atualização monetária a partir do arbitramento. Em razão da sucumbência majoritária, condeno a parte ré ao pagamento de custas e despesas processuais, bem como de honorários advocatícios, os quais arbitro em 10% sobre o valor da condenação”.

Apelação da parte ré (fls. 158/169), sustentando que: (a) concessão efeito suspensivo; (b) “ao caso em tela, porquanto trata-se de transporte internacional, devem os termos contidos na Convenção de Montreal devidamente aplicados e respeitados, caso contrário, implicaria em desrespeito à Convenção ratificada pelo Brasil e introduzida no ordenamento jurídico pátrio através do Decreto 5.910/06. Ou seja, não se verifica a possibilidade de aplicação do Código de Defesa do Consumidor no caso em tela, porquanto trata-se de VIAGEM INTERNACIONAL. Ademais, a Convenção de Montreal e seus preceitos devem ser aplicados, inclusive, no que se refere ao pedido de indenização por danos morais”; (c) “a recorrente TAM é completamente ilegítima para figurar no polo passivo da presente demanda, como demonstrado anteriormente. De acordo com as alegações da parte recorrida, o motivo de todos os contratamentos suportados, ocorreram em decorrência de atos causados pela empresa DELTA, sem qualquer responsabilidade da Latam no presente caso. Neste sentido, ad argumentandum, o Diploma Consumerista, em seu artigo 14, § 3º, inciso II, do Código de Defesa do Consumidor, prevê sobre a não responsabilização do fornecedor, quando provar que foi culpa exclusiva de terceiro”; (d) ausência de danos morais.

O recurso foi processado, com resposta da parte apelada (fls. 176/187), insistindo na manutenção da r. sentença.

É o relatório.

1. A pretensão recursal da parte ré é que o recurso seja provido, para reformar a r. sentença, a fim de julgar improcedentes todos os pedidos da inicial.

2. Mantém-se a r. sentença.

2.1. Por força do deliberado no RE 636331 e no ARE 766.618, em julgados do Eg. STF, sob a sistemática da repercussão geral, passa-se a adotar a orientação de que são aplicáveis as Convenções de Varsóvia e/ou Montreal, que regulam regras de unificação de transporte aéreo internacional e têm prevalência em relação ao Código de Defesa de Consumidor, em ações que têm por objeto contrato de transporte aéreo internacional, realizado na vigência DF 5.910/2012, que promulgou a Convenção de Montreal, de 28.05.1999, sendo certo que seus limites indenizatórios abarcam apenas a reparação por danos materiais para as hipóteses ali preestabelecidas, **o que não compreende o caso dos autos**, que tem por objeto pedido compreendendo indenização por danos morais.

Neste sentido, a orientação dos julgados extraídos dos sites:

(a) do Eg. STF: “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 que se dá provimento”. (...). Dois aspectos devem ficar sobremaneira claros neste debate. O primeiro é que as disposições previstas nos acordos internacionais aqui referidos aplicam-se exclusivamente ao transporte aéreo internacional de pessoas, bagagens ou carga. A expressão “transporte internacional” é definida no art. 1º da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, nos seguintes termos: “2. 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”. A disposição deixa claro o âmbito de aplicação da Convenção, que não alcança os contratos de transporte nacional de pessoas e estão, por conseguinte, excluídos da incidência da norma do art. 22. **O segundo aspecto a destacar é que a limitação imposta pelos acordos internacionais alcança tão somente a indenização por dano material, e não a reparação por dano moral. A exclusão justifica-se, porque a disposição do art. 22 não faz qualquer referência à reparação por dano moral, e também porque a imposição de limites quantitativos preestabelecidos não parece condizente com a própria natureza do bem jurídico tutelado, nos casos de reparação por dano moral. Corrobora a interpretação da inaplicabilidade do limite do quantum indenizatório às hipóteses de dano moral a previsão do art. 22, que permite o passageiro realizar “declaração especial” do valor da bagagem, como forma de eludir a aplicação do limite legal. Afinal, se pode o passageiro afastar o valor limite presumido pela Convenção mediante informação do valor real dos pertences que compõem a bagagem, então não há dúvidas de que o limite imposto pela Convenção diz respeito unicamente à importância desses mesmos pertences e não a qualquer outro interesse ou bem, mormente os de natureza intangível. Assim, meu voto é no sentido de declarar a aplicabilidade do 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. Aliás, com base nos fundamentos acima alinhavados, penso que é de se concluir pela prevalência da Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil em detrimento do Código de Defesa do Consumidor não apenas na hipótese extravio de bagagem. A mesma razão jurídica impõe afirmar a mesma conclusão também nas demais hipóteses em que haja conflito normativo entre os mesmos diplomas normativos”.** (Tribunal Pleno, RE 636.331/RJ, Rel. Min. Gilmar Mendes, j. 25.05.2017, DJe 13.11.2017, o destaque não consta do original); e **(a.2) “Direito do consumidor. Transporte aéreo internacional. Conflito entre lei e tratado. Indenização. Prazo prescricional previsto em convenção internacional. Aplicabilidade. 1. Salvo quando versem sobre direitos humanos, os tratados e convenções internacionais ingressam no direito brasileiro com status equivalente ao de lei ordinária. Em princípio, portanto, as antinomias entre normas domésticas e convencionais resolvem-se pelos tradicionais critérios da cronologia e da especialidade. 2. Nada obstante, quanto à ordenação do transporte internacional, o art. 178 da Constituição estabelece regra especial de solução de antinomias, no sentido da prevalência dos tratados sobre a legislação doméstica, seja ela anterior ou posterior àqueles. Essa conclusão também se aplica quando o conflito envolve o Código de Defesa do Consumidor. 3. Tese afirmada em sede de repercussão geral: “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”. 4. Recurso extraordinário provido”.** (Tribunal Pleno, ARE 766.618/SP, rel. Min. Roberto Barroso, j. 25.05.2017, DJe 13.11.2017, o destaque não consta do original); e

(b) do Eg. STJ: (b.1) “(...). No tocante ao mérito do recurso, faz-se necessário ressaltar, desde logo, que o Supremo Tribunal de Federal, no recente julgamento do RE 636.331/RJ e do ARE 766.818/SP, submetidos ao rito da Repercussão Geral (Tema n. 210), cuja ata de julgamento em 05/06/2017, firmou a seguinte 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' (Tema 210). A propósito, vale trazer a lume o inteiro termo do artigo publicado no Informativo n. 866 do STF relativo ao julgamento em vitrina, *in verbis*: '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. Com base nesse entendimento, o Plenário finalizou o julgamento conjunto de recursos nos quais se discutiu a norma prevalecente nas hipóteses de conflito entre o Código de Defesa do Consumidor (CDC) e a Convenção de Varsóvia de 1929 (ratificada e promulgada pelo Decreto 20.704/1931), a qual rege o transporte aéreo internacional e foi posteriormente alterada pelo Protocolo Adicional 4, assinado na cidade canadense de Montreal em 1975 (ratificado e promulgado pelo Decreto 2.861/1998). No RE 636.331/RJ, ao apreciar o Tema 210 da Repercussão Geral, o Supremo Tribunal Federal (STF), por maioria, deu provimento ao recurso extraordinário, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido no art. 22 da Convenção de Varsóvia (1), com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. No ARE 766.618/SP, o STF, também por maioria, deu provimento ao recurso extraordinário, para, reformando o acórdão recorrido, julgar improcedente o pedido, em razão da prescrição. A controvérsia apresentada no RE 636.331/RJ envolve os limites de indenização por danos materiais em decorrência de extravio de bagagem em voo internacional. Já a questão posta em debate no ARE 766.618/SP diz respeito ao prazo prescricional para fins de ajuizamento de ação de responsabilidade civil por atraso em voo internacional (vide Informativo 745). No RE 636.331/RJ, o Colegiado assentou a prevalência da Convenção de Varsóvia e dos demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil em detrimento do CDC, não apenas na hipótese de extravio de bagagem. Em consequência, deu provimento ao recurso extraordinário para limitar o valor da condenação por danos materiais ao patamar estabelecido na Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Afirmou que a antinomia ocorre, a princípio, entre o art. 14 do CDC (2), que impõe ao fornecedor do serviço o dever de reparar os danos causados, e o art. 22 da Convenção de Varsóvia, que fixa limite máximo para o valor devido pelo transportador, a título de reparação. Afastou, de início, a alegação de que o princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor [Constituição Federal (CF), arts. 5º, XXXII (3), e 170, V (4)] impediria a derrogação do CDC por norma mais restritiva, ainda que por lei especial. Salientou que a proteção ao consumidor não é a única diretriz a orientar a ordem econômica. Consignou que o próprio texto constitucional determina, no art. 178 (5), a observância dos

acordos internacionais, quanto à ordenação do transporte aéreo internacional. Realçou que, no tocante à aparente antinomia entre o disposto no CDC e na Convenção de Varsóvia - e demais normas internacionais sobre transporte aéreo -, não há diferença de hierarquia entre os diplomas normativos. Todos têm estatuta de lei ordinária e, por isso, a solução do conflito envolve a análise dos critérios cronológicos e da especialidade. Em relação ao critério cronológico, o Plenário destacou que os acordos internacionais em comento são mais recentes que o CDC. Observou que, não obstante o Decreto 20.704 tenha sido publicado em 1931, sofreu sucessivas modificações posteriores ao CDC. Acrescentou, ainda, que a Convenção de Varsóvia - e os regramentos internacionais que a modificaram - são normas especiais em relação ao CDC, pois disciplinam modalidade especial de contrato, qual seja, o contrato de transporte aéreo internacional de passageiros. Por tratar-se de conflito entre regras que não têm o mesmo âmbito de validade, sendo uma geral e outra específica, o Colegiado concluiu que deve ser aplicado o § 2º do art. 2º da Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro (6). Ademais, frisou 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 que a limitação indenizatória abarca apenas a reparação por danos materiais, e não morais. No ARE 766.618/SP, o Colegiado pontuou que, por força do art. 178 da CF, em caso de conflito, as normas das convenções que regem o transporte aéreo internacional prevalecem sobre o CDC. Abordou, de igual modo, os critérios tradicionais de solução de antinomias no Direito brasileiro: hierarquia, cronológico e especialização. No entanto, reputou que a existência de dispositivo constitucional legitima a admissão dos recursos extraordinários nessa matéria; pois, se assim não fosse, a discussão estaria restrita ao âmbito infraconstitucional. Explicou, no ponto, que o art. 178 da CF prevê parâmetro para a solução desse conflito, de modo que as convenções internacionais devem prevalecer. Reconheceu, na espécie, a incidência do art. 29 da Convenção de Varsóvia (7), que estabelece o prazo prescricional de dois anos, a contar da chegada da aeronave. Por conseguinte, deu provimento ao recurso e julgou improcedente o pleito ante a ocorrência da prescrição. Vencidos, em ambos os julgamentos, os ministros Marco Aurélio e Celso de Mello. Os dois salientaram que os casos em análise envolvem empresas de transporte aéreo internacional de passageiros, que realizam atividades qualificadas como prestação de serviços. Dessa forma, frisaram que, por se tratar de uma relação jurídica de consumo, deveria ser aplicado o CDC, legislação superveniente às normas internacionais em debate. O ministro Celso de Mello pontuou ainda que a proteção ao consumidor e a defesa da integridade de seus direitos representam compromissos inderrogáveis, que o Estado brasileiro conscientemente assumiu no plano do nosso ordenamento constitucional. Afirmou que a Assembleia Nacional Constituinte, em caráter absolutamente inovador, elevou a defesa do consumidor à posição eminente de direito fundamental (CF, art. 5º, XXXII), atribuindo-lhe ainda a condição de princípio estruturador e conformador da própria ordem econômica (CF, art. 170, V), cuja eficácia permite reconhecer a precedência do CDC sobre as Convenções de Varsóvia e Montreal. (1)

Convenção de Varsóvia/1929 (Decreto 20.704/1931): Art. 22. (1) No transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador, à importância de cento e vinte e cinco mil francos, por passageiro. Se a indenização, de conformidade com a lei do tribunal que conhecer da questão, puder ser arbitrada em constituição de renda, não poderá o respectivo capital exceder aquele limite. Entretanto, por acordo especial com o transportador, poderá o viajante fixar em mais o limite de responsabilidade. (2) No transporte de mercadorias, ou de bagagem despachada, limita-se a responsabilidade do transportador à quantia de duzentos e cinquenta francos por quilograma, salvo declaração especial de - interesse na entrega -, feita pelo expedidor no momento de confiar ao transportador os volumes, e mediante o pagamento de uma taxa suplementar eventual. Neste caso, fica o transportador obrigado a pagar até a importância da quantia declarada, salvo se provar ser esta superior ao interesse real que o expedidor tinha entrega. (3) Quanto aos objetos que o viajante conserve sob os guarda, limita-se a cinco mil francos por viajante a responsabilidade do transportador. (4) As quantias acima indicadas consideram-se referentes ao franco francês, constituído de sessenta e cinco e meio miligramas do ouro, ao título de novecentos milésimos de mental fino. Elas se poderão converter, em números redondos na moeda nacional de cada país. (2) CDC: Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. (3) CF/1988: Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...) XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor. (4) CF/1988: Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: (...) V - defesa do consumidor. (5) CF/1988: 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. (6) LINDB/1942: Art. 2º Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue. (...) § 2º A lei nova, que estabeleça disposições gerais ou especiais a par das já existentes, não revoga nem modifica a lei anterior. (7) Convenção de Varsóvia/1929 (Decreto 20.704/1931): Art. 29. (1) A ação de responsabilidade deverá intentar-se, sob pena de caducidade, dentro do prazo de dois anos, a contar da data de chegada, ou do dia, em que a aeronave devia ter chegado a seu destino, ou do da interrupção do transporte. (2) O prazo será computado de acordo com a lei nacional do tribunal que conhecer da questão. RE 636331/RJ, rel. Min. Gilmar Mendes, julgamento em 25.5.2017'. Na hipótese dos autos, a transportadora recorrente aduziu, com base na Convenção de Varsóvia e nas alterações subsequentes, a prejudicial de prescrição bienal, a qual foi rechaçada pela eg. Corte de origem, que entendeu como aplicável a prescrição quinquenal prevista no Código de Defesa do Consumidor, senão vejamos: 'Dessa forma, não encontra aplicação na espécie a norma contida no artigo 29 da Convenção de Varsóvia. O prazo será

computado na forma do artigo 27 do Código de Defesa do Consumidor que estabelece o prazo de 5 (cinco) anos para pretensão à reparação pelos danos causados por fato do produto ou do serviço. Isso porque a norma do art.26 (caput, incisos I e II) do CDC cuida da reclamação do consumidor junto ao fornecedor ou ao Poder Judiciário, quanto aos vícios aparentes ou de fácil constatação. [...] Dessa forma, sendo inequívoca a pretensão da autora de haver indenização por danos decorrentes de inadimplemento de contrato de transporte, o lapso prescricional no caso é de cinco anos. Tal prazo não restou expirado, eis que, não decorreu cinco anos desde a contratação (05 e 08 de março de 2001) até a propositura da ação (25 de novembro de 2003). No mais, é a apelante parte legítima para figurar no pólo passivo desta ação visto que a autora contratou serviços de transporte com ela e não com outras empresas, as quais embora possam ter participado em alguma fase do transporte, não foram contratadas pela autora, razão pela qual a apelante responde pelo transporte integral das mercadorias, independentemente da participação de outras empresas'. (fls. 396/397). Com efeito, em razão da tese firmada pelo STF, de observância obrigatória (CPC/2015, art. 1.039), que, como arrimo art. 178 da Constituição da República, que a legislação atinente aos transportes aéreos, quanto à ordenação do transporte internacional, deve observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade, firmou tese no sentido de que a Convenções de Varsóvia, com as alterações promovidas pela de Montreal, prevalece em relação ao Código de Defesa do Consumidor, passa a merecer destaque o dispositivo do citado Pacto que dispõe acerca da prescrição: 'Artigo 35 - Prazo Para as Ações: 1. O direito à indenização se extingui 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. 2. A forma de computar esse prazo será determinada pela lei nacional do tribunal que conhecer da questão'. **Logo, partindo das premissas fixadas no v. acórdão recorrido, considerando que as mercadorias extraviadas deveriam ter chegado em seu destino em março de 2001, enquanto que a ação indenizatória foi ajuizada apenas em 25 de novembro de 2003, constata-se que a pretensão encontra-se alcançada pela prescrição. Diante do exposto, nos termos do art. 255, § 4º, III, do RISTJ, dou provimento ao recurso especial, para julgar improcedente o pedido inicial, em razão da prescrição**". (AgInt no REsp 1128393, rel. Min. Raul Araújo, j. 22.08.2017, DJe 31.08.2017); e **(b.2)** "Trata-se de recurso especial interposto por GENERALI BRASIL SEGUROS S.A., com fundamento no artigo 105, inciso III, alíneas "a" e "c", da Constituição Federal, contra acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo assim ementado: "SEGURO. AÇÃO REGRESSIVA DE INDENIZAÇÃO DE DANOS OCORRIDOS EM TRANSPORTE AÉREO DE CARGA. SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA. DECISÃO ALTERADA. PRELIMINARES DE ILEGITIMIDADE AD CAUSAM AFASTADAS. PRETENSÃO QUE DEVE SER ANALISADA PELO REGIME DAS CONVENÇÕES DE MONTREAL E DE VARSÓVIA, POR FORÇA DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, NA REDAÇÃO DA EMENDA CONSTITUCIONAL NO 7. DECADÊNCIA CONFIGURADA, A LUZ DO DISPOSTO NO ART. 26 DA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. RECURSO PROVIDO". No recurso especial, a recorrente aponta, além de divergência jurisprudencial, violação da Lei nº 8.078/1990. Sustenta, em síntese, que deve ser aplicado o prazo decadencial estabelecido no Código de Defesa do Consumidor. É o

relatório. DECIDO. No tocante à alegação de violação da Lei nº 8.078/1990, registre-se que a falta de particularização do dispositivo de lei federal tido por violado inviabiliza o conhecimento do recurso especial, atraindo a aplicação da Súmula nº 284 do STF. Confira-se: "AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. ALÍNEAS "A" E "C" DO PERMISSIVO CONSTITUCIONAL. AUSÊNCIA DE INDICAÇÃO DE DISPOSITIVO LEGAL SUPOSTAMENTE VIOLADO. SÚMULA 284/STF. 1. Em relação à alínea "a", a alegação genérica, sem a particularização dos dispositivos legais eventualmente violados pelo aresto recorrido, implica deficiência de fundamentação, conforme pacífico entendimento deste STJ, atraindo a incidência, ao caso, da Súmula 284/STF. 2. Quanto à alínea "c", a ausência de particularização do dispositivo de lei federal a que os acórdãos - recorrido e paradigma - teriam dado interpretação discrepante consubstancia deficiência bastante a inviabilizar a abertura da instância especial, também atraindo a incidência da Súmula nº 284 do STF. 3. Agravo regimental a que se nega provimento, com aplicação de multa" (AgRg no AREsp nº 645.933/SP, relator Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 5/3/2015, DJe 13/3/2015). Ainda que superado tal óbice, eis a letra do acórdão recorrido transcrito no que interessa à espécie: "Anotar-se inicialmente que, se o que houve foi fato relacionado a transporte aéreo internacional, é de rigor a conclusão de que deve incidir a Convenção de Varsóvia. Nem poderia ser diferente, à luz do disposto no art. 178 da Lei Maior, na redação que lhe foi dada pela Emenda Constitucional nº 7/95, que determina que 'A lei disporá sobre a ordenação do transporte aéreo, a aquático e terrestre, de vando, quanto a ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, observado, o princípio da, reciprocidade. Vê-se, pois, que a Lei Maior taxativamente determinou a observância dos tratados internacionais subscritos pelo Brasil no que diz respeito ao transporte internacional, de modo que não podem prevalecer os dispositivos da Lei 8.078/90, que devem assim ficar restritos ao transporte interno. O iludido dispositivo constitucional impede a incidência da Lei 8.078/90 para definir os critérios de indenização de fatos ocorridos em cumprimento de contrato de transporte internacional" (e-STJ fl. 275). O entendimento adotado pelo acórdão recorrido está em consonância com o posicionamento firmado pelo Supremo Tribunal Federal, que no julgamento do RE nº 636.331, com repercussão geral, de relatoria do Ministro Gilmar Mendes firmou a tese de que "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". Ante o exposto, nego provimento ao recurso especial. (REsp 1435671, Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, j. 07.06.2017, DJe 26.06.2017, o destaque não consta do original).

2.2. A ré apelada, que comercializou o bilhete aéreo como um só contrato, bem como a companhia aérea que realizou os voos de trechos internacionais, em sistema de code share, pois decorrente de um só contrato, por integrarem a cadeia de fornecimento dos serviços de transporte aéreo com aquisição de passagens, são partes passivas legítimas e respondem solidariamente pelos danos

por defeitos desses serviços.

Neste sentido, quando à existência de responsabilidade solidária de todos os que integram a cadeia de fornecimento, a orientação de: **(a)** Cláudia Lima Marques: “O art. 3º do CDC bem especifica que o sistema de proteção ao consumidor considera como fornecedores todos os que participam da cadeia de fornecimento de produtores e da cadeia de fornecimento de serviços (o organizador da cadeia e os demais partícipes do fornecimento direto e indireto, mencionados genericamente como “toda a pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como todo os entes despersonalizados, que desenvolvem atividades (...) de prestação de serviços”) não importando sua relação direta ou indireta, contratual ou extracontratual, com o consumidor. **Em outras palavras, o CDC menciona fornecedores, pensando em todos os profissionais da cadeia de fornecimento (de fabricação, produção, transporte e distribuição dos produtos e da criação e execução de serviços) da sociedade de consumo. O parágrafo único do art. 7º bem especifica que há mesmo solidariedade nesta cadeia (...).**” (Antonio Herman V. Benjamin e Outro, “Manual do Direito do Consumidor”, 2ª ed. 2ª tir., RT, 2009, SP, p. 84, o destaque não consta do original); e **(b)** Cláudia Lima Marques: “O CDC impõe assim, à cadeia de fornecimento, a obrigação solidária de indenizar por danos causados pelos fatos do produto ou do serviço e por vícios dos produtos ou serviços. Efetivamente, o § 1º do art. 25, repetindo o parágrafo único do art. 7º, impõe a solidariedade (que não se presume, resulta da lei ou da vontade das partes, veja art. 265 do CC/2002 e art. 896 do CC/1916) entre os fornecedores. O CDC impõe a solidariedade em matéria de defeito de serviço (art. 14 do CDC) em contraponto aos arts. 12 e 13 do CDC, com responsabilidade objetiva imputada nominalmente a alguns agentes econômicos. Também nos arts. 18 e 20 a responsabilidade é imputada a toda a cadeia, não importando quem contratou com o consumidor. Segundo o § 1º do art. 25, tendo a ofensa mais de um autor, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo (veja também art. 942 do CC/2002). No art. 25, § 2º, especifica-se que, se o dano é causado por componente ou peça incorporada, serão responsáveis solidários também o fabricante, o construtor ou o importador da peça e aquele que realizou a incorporação.” (Antônio Herman V. Benjamin e Outro, “Comentários ao Código de Defesa do Consumidor”, 3ª ed., RT, 2010, SP, nota ao art. 25, p. 585, o destaque não consta do original).

Nesse sentido, ainda, em caso análogo, mas com inteira aplicação à espécie, a orientação do julgado extraído do site deste Eg. Tribunal de Justiça: **(a)** “Responsabilidade Civil. Cancelamento de voo. Realocação em voo com decolagem, aproximadamente, 24h após o previsto. Atraso de 20h para a autora chegar ao destino final. Código de Defesa do Consumidor: aplicável aos casos de dano moral em transporte aéreo internacional. **Dano moral configurado. Code share: responsabilidade solidária.** Valor da indenização por dano moral fixada em R\$ 4.000,00. Recurso provido.” (20ª Câmara de Direito Privado, Apelação Cível 1002938-10.2021.8.26.0003, rel. Des. Luis Carlos de Barros, j. 30.09.2021, o destaque não consta do original); e **(b)** “APELAÇÃO - TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL – ATRASO DE VOO - AUSÊNCIA DE ASSISTÊNCIA MATERIAL E INFORMACIONAL – DANO MORAL – Pretensão, da ré, de

improcedência da demanda, e pretensão, da autora, de majoração do valor da indenização por dano moral – Cabimento parcial apenas da pretensão da autora – **Hipótese em que se trata de voo internacional operado sob o regime de "code share" – Caracterização de cadeia de consumo e responsabilidade solidária entre as companhias aéreas - Atraso por motivo de falha mecânica em aeronave – Fortuito interno, não apto a afastar a responsabilidade da empresa aérea – Ausência de assistência material e informacional, e de disponibilização de opções de reacomodação – Defeito no serviço que implicou atraso de doze horas – Convenção de Montreal que não se aplica à hipótese, e, mesmo que aplicável, ensejaria a responsabilização da ré, ausentes as hipóteses excludentes de responsabilidade previstas em seus artigos 19, 20 e 36. (...)** (13ª Câmara de Direito Privado, Apelação Cível 1033394-32.2020.8.26.0114, rel. Des. Ana de Lourdes Coutinho Silva da Fonseca, v.u., j. 26.07.2021, o destaque não consta do original).

2.3. Constitui excludente de responsabilidade do transportador, a ocorrência de força maior ou de caso fortuito externo, configurado por fato inteiramente estranho aos riscos do transporte, sem nenhuma relação com a atividade prestada, nem com a organização da prestadora do serviço, mas não o fortuito interno, caracterizado por fato relacionado à organização do negócio explorado pelo transportador.

Nesse sentido, a orientação:

(a) de Sergio Cavalieri Filho: “Os modernos civilistas, tendo em vista a presunção de responsabilidade do transportador, dividem o *caso fortuito* em *interno* e *externo*. Entende-se por *fortuito interno* o fato imprevisível, e, por isso, inevitável, que se liga à organização da empresa, que se relaciona com os riscos da atividade desenvolvida pelo transportador. O estouro de um pneu do ônibus, o incêndio do veículo, o mal súbito do motorista etc. são exemplos do fortuito interno, por isso que, não obstante acontecimento imprevisíveis, estão ligados à organização do negócio explorado pelo transportador. A empresa noticiou, faz algum tempo, que o comandante de um *Boeing*, em pleno voo, sofreu um enfarte fulminante e morreu. Felizmente, o copiloto assumiu o comando e conseguiu levar o avião são e salvo ao seu destino. Eis, aí, um típico caso de fortuito interno. O *fortuito externo* é também fato imprevisível e inevitável, mas estranho à organização do negócio. É o fato que não guarda nenhuma ligação com a empresa, como fenômenos da Natureza – tempestades, enchentes etc. Duas são, portanto, as características do fortuito externo: autonomia em relação aos riscos da empresa e inevitabilidade, razão pela qual alguns autores o denominam de força maior (Agostinho Alvim, ob. Cit., p. 314-315). Pois bem, tão forte é a presunção de responsabilidade do transportador, nem mesmo o fortuito interno o exonera do dever de indenizar; só o fortuito externo, isto é, o fato estranho à empresa, sem ligação alguma com a organização do negócio.” (Programa de Responsabilidade Civil, 9ª ed., Atlas, 2010, SP, p. 318, o destaque não consta do original); e

(b) dos julgados do Eg. STJ extraídos do respectivo site: **(b.1)** “AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO.

PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE AÉREO. PROBLEMAS TÉCNICOS. FORTUITO INTERNO. RISCO DA ATIVIDADE. VALOR DA INDENIZAÇÃO. MODERAÇÃO. REVISÃO. SÚMULA N. 7/STJ. 1. **A ocorrência de problemas técnicos não é considerada hipótese de caso fortuito ou de força maior, mas sim fato inerente aos próprios riscos da atividade empresarial de transporte aéreo (fortuito interno), não sendo possível, pois, afastar a responsabilidade da empresa de aviação e, consequentemente, o dever de indenizar.** 2. É inviável, por força do óbice previsto na Súmula n. 7 do STJ, a revisão do quantum indenizatório em sede de recurso especial, exceto nas hipóteses em que o valor fixado seja irrisório ou exorbitante. 3. Agravo regimental desprovido por novos fundamentos.” (STJ-4ª Turma, AgRg no Ag 1310356/RJ, rel. Min. João Otávio de Noronha, j. 14/04/2011, DJe 04/05/2011, o destaque não consta do original); **(b.2) “Recurso Especial. Ação indenizatória. Transporte Aéreo. Atraso em voo c/c adiamento de viagem. Responsabilidade Civil. Hipóteses de exclusão. Caso Fortuito ou Força Maior. Pássaros. Sucção pela turbina de avião. - A responsabilização do transportador aéreo pelos danos causados a passageiros por atraso em voo e adiamento da viagem programada, ainda que considerada objetiva, não é infensa às excludentes de responsabilidade civil. - As avarias provocadas em turbinas de aviões, pelo tragamento de urubus, constituem-se em fato corriqueiro no Brasil, ao qual não se pode atribuir a nota de imprevisibilidade marcante do caso fortuito. - É dever de toda companhia aérea não só transportar o passageiro como levá-lo incólume ao destino. Se a aeronave é avariada pela sucção de grandes pássaros, impõe a cautela seja o maquinário revisto e os passageiros remanejados para voos alternos em outras companhias. O atraso por si só decorrente desta operação impõe a responsabilização da empresa aérea, nos termos da atividade de risco que oferece.”** (STJ-3ª Turma, (REsp 401397/SP, rel. Min. Nancy Andrighi, j. 27/06/2002, DJ 09/09/2002, p. 226, o destaque não consta do original); e **(b.3) “AGRAVO REGIMENTAL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. DANOS MORAIS. ATRASO NO VOO. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS DESFAVORÁVEIS. AUSÊNCIA DE NEXO CAUSAL. SÚMULA 7/STJ.”** (Ag 1211144/RS, rel. Min. Maria Isabel Gallotti, data da publicação: 28/06/2012, o destaque não consta do original).

2.4. Diante das alegações das partes e da prova constante dos autos, reconhece-se que:

(a) restou incontroverso que **(a.1)** a parte autora adquiriu bilhetes de passagem aérea com a parte ré, com o seguinte trajeto: Boston/Rio de Janeiro, com conexões em Atlanta e Guarulhos, com saída de Boston às 13h37 do dia 24.08.2023 e chegada em Atlanta às 16h26 do dia 24.08.2023 para conexão, saída de Atlanta às 18h55 do dia 24.08.2023 e chegada em Guarulhos às 05h40 do dia 25.08.2023 para conexão e saída de Guarulhos às 07h50 do dia 25.08.2023 e chegada no Rio de Janeiro, destino final, às 08h55 do dia 25.08.2023 (fls. 03 e 21/22), **(a.2)** o voo Boston – Atlanta foi cancelado pela parte ré, reacomodando-a em outro voo, operado pela companhia aérea Delta, com saída de Boston às 15h14 do dia 25.08.2023 e chegada no Rio de Janeiro, destino final, às 22h25 do dia 26.08.2023, ou seja, com atraso de 37 horas em relação ao voo contratado (fls. 04 e 24), **(a.3)** em razão do cancelamento do voo originário e atraso

para chegada no Rio de Janeiro, cidade em que havia reservado hospedagem em hotel (fls. 25), a parte autora perdeu um dia completo de diária (dia 25.08.2023), bem como ao desembarcar sofreu com o extravio temporário de sua bagagem, a qual só foi entregue 5 dias após o desembarque (fls. 05/06 e 26);

(b) a parte ré sustentou que “o “codeshare” ou “voo compartilhado” é prática legal adotada pela maioria das empresas aéreas no mundo todo e que nada mais é do que um acordo de cooperação pelo qual uma companhia aérea transporta passageiros cujos bilhetes tenham sido emitidos por outra companhia”, que “o extravio se deu voo operado pela DELTA, logo esta Ré, não pode ser responsabilizada pelo ato de terceiro pois nenhuma ingerência exerce sobre a empresa referida. Tal fato pode ser comprovado pelas afirmações da parte Autora, bem como pelos documentos acostado aos autos, os quais segue colacionados, demonstrando que a comunicação de extravio foi aberto na companhia mencionada. Assim, não há que se falar em culpa desta ré ou dever de indenizar desta, eis que, o extravio da bagagem fora ocasionado pela empresa DELTA” e que “constata-se a flagrante ilegitimidade passiva da TAM para responder aos termos da presente ação, já que os problemas ocorridos no voo, geradores dos supostos transtornos passados pela parte autora foram FLAGRANTEMENTE praticados por outra companhia aérea” (fls. 40/41);

(c) a parte autora informou que em razão do cancelamento do voo e a realocação em voo para o dia seguinte, perdeu uma diária na cidade do Rio de Janeiro referente ao dia 25.08.2023 (fls. 04 e 25).

“Problemas operacionais com a aeronave” configuram fortuito interno, porquanto relacionados à organização e aos riscos da atividade desenvolvida pela ré transportadora, e consequentemente, não têm o condão de excluir a responsabilidade desta pelos danos resultantes.

Nenhuma prova produzida permite o reconhecimento da culpa exclusiva de terceiro ou culpa exclusiva ou parcial da autora, nem mesmo a ocorrência de caso fortuito ou força maior, para excluir a responsabilidade solidária da parte ré apelante companhia aérea relativamente à reparação dos danos decorrentes do inadimplemento contratual e defeito de serviço.

2.5. Nesse panorama probatório, é de se reconhecer:

(a) a parte ré apelada que comercializou o bilhete aéreo, como um só contrato com trechos operados por outra companhia aérea, por integrar, juntamente com esta outra transportadora, a cadeia de fornecimento dos serviços de transporte aéreo, responde solidariamente pelos danos por defeitos desses serviços; e **(b)** na espécie, **(b.1)** restou configurado a existência de ato ilícito e defeito de serviço da parte ré, consistente (i) no descumprimento dos horários previsto, com atraso de 37 horas na chegada ao destino final, que acarretou a perda de uma diária de hotel da estadia no Rio de Janeiro, que estava nos planos do autor, e (ii) no extravio temporário da bagagem da parte autora e **(b.2)** não caracterizada nenhuma excludente de sua responsabilidade, de rigor; **(c)** a manutenção da r. sentença, na parte em que, reconheceu a responsabilidade e a condenação da parte ré apelada, solidariamente, na obrigação de

indenizar a parte autora passageira pelos danos morais decorrentes do ilícito em questão, **(d)** sendo, a propósito, irrelevante, perquirir sobre o grau de responsabilidade de cada responsável solidário.

Tratando de responsabilidade de transportadoras áreas, vinculadas por meio de cadeia de fornecimento de passagens de transporte aéreo, comercializadas em um único contrato, nos termos do art. 7º, § único, e 25, § 1º, do CDC, de rigor, a condenação solidária deles. Isto porque, na hipótese de haver mais de um causador do dano, o art. 942, do CC/2002, prevê a responsabilidade solidária de todos eles pelo ressarcimento integral dos danos, de sorte, que o lesado tem a faculdade de optar contra quem irá litigar, cabendo ao causador do dano demandado, apenas e tão-somente, em ação própria exigir dos demais a cota parte.

Nesse sentido, a orientação das notas: **(a)** de Nelson Nery Junior e Rosa Maria Andrade Nery: “**Responsabilidade solidária.** Em se tratando de ofensa ou violação de direito de outrem, desnecessária a detalhada apuração da parcela de responsabilidade de cada um dos demandados. Em ação regressiva entre os responsáveis, o grau de responsabilidade de cada um poderá ser apurado. (RT 784/292). **Solidariedade passiva entre os causadores do dano.** Se o violador do direito ou causador do prejuízo não é uma pessoa, mas um grupo de pessoas, estão todas e cada uma de per si obrigadas a reparar integralmente o dano. Nada obstante, aquele que pagar por inteiro a dívida comum poderá exigir do co-devedor a sua cota (CC 283) (RT 660/134).” (“Código Civil Comentado”, 6ª edição, RT, 2008, p. 762, parte da nota 5 ao art. 942, o sublinhado não consta do original); **(b)** Theotonio Negrão: “Há co-participação quando as condutas de duas ou mais pessoas concorrem efetivamente para o evento, gerando responsabilidade solidária. Cada um dos co-agentes que concorre adequadamente para o evento é considerado pessoalmente causador do dano e obrigado a indenizar” (RF 378/314)”. (“Código Civil e Legislação Civil em Vigor”, 27ª ed., 2008, Saraiva, p. 270, nota 2 ao art. 942).

2.6. Mantém-se a r. sentença, na parte em que condenou a parte ré ao pagamento de indenização por danos morais na quantia fixada de R\$10.000,00, com incidência de correção monetária a partir da data do arbitramento.

2.6.1. A existência de ato ilícito e defeito de serviço da parte ré, consistente (i) no descumprimento dos horários previsto, com atraso de 37 horas na chegada ao destino final, que acarretou a perda da estadia no Rio de Janeiro, que estava nos planos do autor, e (ii) no extravio temporário da bagagem da parte autora, constituem fatos suficiente para causar desequilíbrio do bem-estar e sofrimento psicológico relevante, e não mero aborrecimento, porque expõe a parte consumidora a situação de sentimentos de humilhação, desvalia e impotência.

“Está assentado na jurisprudência da Corte que “não há que se falar em prova do dano moral, mas, sim, na prova do fato que gerou a dor, o sofrimento, sentimentos íntimos que o ensejam. Provado assim o fato, impõe-se a condenação, sob pena de violação ao art. 334 do Código de Processo Civil” (STJ-3ª Turma, REsp 204786/SP, rel. Min. Carlos Alberto Menezes Direito, v.u., j.

07.12.1999, DJ 12.01.1999, JBCC vol. 188 p. 249, conforme site do Eg. STJ).

No que concerne à caracterização de danos morais em caso de atraso de voo, passa-se a adotar a recente orientação do julgado extraído do site do Eg. STJ: “AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. TEMPESTIVIDADE VERIFICADA. RECONSIDERAÇÃO DA DECISÃO DA PRESIDÊNCIA. DIREITO DO CONSUMIDOR. ATRASO EM VOO DOMÉSTICO. NECESSIDADE DE COMPROVAÇÃO. COMPANHIA AÉREA QUE FORNECEU ALTERNATIVAS RAZOÁVEIS PARA A RESOLUÇÃO DO IMPASSE. DANO MORAL NÃO CONFIGURADO. DANO MATERIAL NÃO COMPROVADO. AGRAVO PROVIDO. RECURSO ESPECIAL IMPROVIDO. 1. A inversão do ônus da prova, nos termos do art. 6º, VIII, do Código de Defesa do Consumidor, não é automática, dependendo da constatação, pelas instâncias ordinárias, da presença ou não da verossimilhança das alegações ou da hipossuficiência do consumidor. Precedentes. 2. **A jurisprudência mais recente desta Corte Superior tem entendido que, na hipótese de atraso de voo, o dano moral não é presumido em decorrência da mera demora, devendo ser comprovada, pelo passageiro, a efetiva ocorrência da lesão extrapatrimonial sofrida.** 3. Na hipótese, o Tribunal Estadual concluiu pela inexistência de dano moral, uma vez que a companhia aérea ofereceu alternativas razoáveis para a resolução do impasse, como hospedagem, alocação em outro voo e transporte terrestre até o destino dos recorrentes, ocorrendo, portanto, mero dissabor que não enseja reparação por dano moral. 4. Nos termos da jurisprudência desta Corte, em regra, os danos materiais exigem efetiva comprovação, não se admitindo indenização de danos hipotéticos ou presumidos. Precedentes. 5. Agravo interno provido para reconsiderar a decisão agravada e, em novo exame, negar provimento ao recurso especial. (...). **No que tange aos danos morais, a jurisprudência mais recente desta Corte Superior tem entendido que, na hipótese de atraso de voos, o dano moral não é presumido em decorrência da mera demora, devendo ser comprovada, pelo passageiro, a efetiva ocorrência da lesão extrapatrimonial sofrida.** Nesse sentido: "DIREITO DO CONSUMIDOR E CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COMPENSAÇÃO DE DANOS MORAIS. CANCELAMENTO DE VOO DOMÉSTICO. DANO MORAL NÃO CONFIGURADO. 1. Ação de compensação de danos morais, tendo em vista falha na prestação de serviços aéreos, decorrentes de cancelamento de voo doméstico. 2. Ação ajuizada em 03/12/2015. Recurso especial concluso ao gabinete em 17/07/2018. Julgamento: CPC/2015. 3. O propósito recursal é definir se a companhia aérea recorrida deve ser condenada a compensar os danos morais supostamente sofridos pelo recorrente, em razão de cancelamento de voo doméstico. 4. **Na específica hipótese de atraso ou cancelamento de voo operado por companhia aérea, não se vislumbra que o dano moral possa ser presumido em decorrência da mera demora e eventual desconforto, aflição e transtornos suportados pelo passageiro. Isso porque vários outros fatores devem ser considerados a fim de que se possa investigar acerca da real ocorrência do dano moral, exigindo-se, por conseguinte, a prova, por parte do passageiro, da lesão extrapatrimonial sofrida.** 5. Sem dúvida, as circunstâncias que envolvem o caso concreto servirão de baliza para a possível comprovação e a consequente constatação da ocorrência do dano moral. A exemplo, pode-se citar particularidades a serem

observadas: i) a averiguação acerca do tempo que se levou para a solução do problema, isto é, a real duração do atraso; ii) se a companhia aérea ofertou alternativas para melhor atender aos passageiros; iii) se foram prestadas a tempo e modo informações claras e precisas por parte da companhia aérea a fim de amenizar os desconfortos inerentes à ocasião; iv) se foi oferecido suporte material (alimentação, hospedagem, etc.) quando o atraso for considerável; v) se o passageiro, devido ao atraso da aeronave, acabou por perder compromisso inadiável no destino, dentre outros. 6. Na hipótese, não foi invocado nenhum fato extraordinário que tenha ofendido o âmago da personalidade do recorrente. Via de consequência, não há como se falar em abalo moral indenizável. 7. Recurso especial conhecido e não provido, com majoração de honorários". (REsp 1796716/MG, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 27/08/2019, DJe 29/08/2019, g.n.) "DIREITO DO CONSUMIDOR E CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO DE DANOS MORAIS. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. SÚMULA 282/STF. ATRASO EM VOO INTERNACIONAL. DANO MORAL NÃO CONFIGURADO. EXTRAVIO DE BAGAGEM. ALTERAÇÃO DO VALOR FIXADO A TÍTULO DE DANOS MORAIS. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ. 1. Ação de reparação de danos materiais e compensação de danos morais, tendo em vista falha na prestação de serviços aéreos, decorrentes de atraso de voo internacional e extravio de bagagem. 2. Ação ajuizada em 03/06/2011. Recurso especial concluso ao gabinete em 26/08/2016. Julgamento: CPC/73. 3. O propósito recursal é definir i) se a companhia aérea recorrida deve ser condenada a compensar os danos morais supostamente sofridos pelo recorrente, em razão de atraso de voo internacional; e ii) se o valor arbitrado a título de danos morais em virtude do extravio de bagagem deve ser majorado. 4. A ausência de decisão acerca dos argumentos invocados pelo recorrente em suas razões recursais impede o conhecimento do recurso especial. 5. Na específica hipótese de atraso de voo operado por companhia aérea, não se vislumbra que o dano moral possa ser presumido em decorrência da mera demora e eventual desconforto, aflição e transtornos suportados pelo passageiro. Isso porque vários outros fatores devem ser considerados a fim de que se possa investigar acerca da real ocorrência do dano moral, exigindo-se, por conseguinte, a prova, por parte do passageiro, da lesão extrapatrimonial sofrida. 6. Sem dúvida, as circunstâncias que envolvem o caso concreto servirão de baliza para a possível comprovação e a consequente constatação da ocorrência do dano moral. A exemplo, pode-se citar particularidades a serem observadas: i) a averiguação acerca do tempo que se levou para a solução do problema, isto é, a real duração do atraso; ii) se a companhia aérea ofertou alternativas para melhor atender aos passageiros; iii) se foram prestadas a tempo e modo informações claras e precisas por parte da companhia aérea a fim de amenizar os desconfortos inerentes à ocasião; iv) se foi oferecido suporte material (alimentação, hospedagem, etc.) quando o atraso for considerável; v) se o passageiro, devido ao atraso da aeronave, acabou por perder compromisso inadiável no destino, dentre outros. 7. Na hipótese, não foi invocado nenhum fato extraordinário que tenha ofendido o âmago da personalidade do recorrente. Via de consequência, não há como se falar em abalo moral indenizável. 8. Quanto ao pleito de majoração do valor a título de danos morais, arbitrado em virtude do extravio de bagagem, tem-se que a alteração do valor fixado a título de compensação dos danos morais somente é possível, em recurso especial, nas

hipóteses em que a quantia estipulada pelo Tribunal de origem revela-se irrisória ou exagerada, o que não ocorreu na espécie, tendo em vista que foi fixado em R\$ 5.000,00 (cinco mil reais). 9. Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa extensão, não provido." (REsp 1584465/MG, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 13/11/2018, DJe 21/11/2018) "RESPONSABILIDADE CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL. ATRASO EM VOO DOMÉSTICO NÃO SIGNIFICATIVO, INFERIOR A OITO HORAS, E SEM A OCORRÊNCIA DE CONSEQUÊNCIAS GRAVES. COMPANHIA AÉREA QUE FORNECEU ALTERNATIVAS RAZOÁVEIS PARA A RESOLUÇÃO DO IMPASSE. DANO MORAL NÃO CONFIGURADO. 1. O cerne da questão reside em saber se, diante da responsabilidade objetiva, a falha na prestação do serviço - atraso em voo doméstico de aproximadamente oito horas - causou dano moral ao recorrente. 2. **A verificação do dano moral não reside exatamente na simples ocorrência do ilícito, de sorte que nem todo ato desconforme o ordenamento jurídico enseja indenização por dano moral. O importante é que o ato ilícito seja capaz de irradiar-se para a esfera da dignidade da pessoa, ofendendo-a de maneira relevante. Daí porque doutrina e jurisprudência têm afirmado, de forma uníssona, que o mero inadimplemento contratual - que é um ato ilícito - não se revela, por si só, bastante para gerar dano moral.** 3. Partindo-se da premissa de que o dano moral é sempre presumido - *in re ipsa* (ínsito à própria ofensa) -, cumpre analisar a situação jurídica controvertida e, a partir dela, afirmar se há ou não dano moral indenizável. 4. No caso em exame, tanto o Juízo de piso quanto o Tribunal de origem afirmaram que, em virtude do atraso do voo - que, segundo o autor, foi de aproximadamente oito horas -, não ficou demonstrado qualquer prejuízo daí decorrente, sendo que a empresa não deixou os passageiros à própria sorte e ofereceu duas alternativas para o problema, quais sejam, a estadia em hotel custeado pela companhia aérea, com a ida em outro voo para a capital gaúcha no início da tarde do dia seguinte, ou a realização de parte do trajeto de ônibus até Florianópolis, de onde partiria um voo para Porto Alegre pela manhã. Não há, pois, nenhuma prova efetiva, como consignado pelo acórdão, de ofensa à dignidade da pessoa humana do autor. 5. O aborrecimento, sem consequências graves, por ser inerente à vida em sociedade - notadamente para quem escolheu viver em grandes centros urbanos -, é insuficiente à caracterização do abalo, tendo em vista que este depende da constatação, por meio de exame objetivo e prudente arbítrio do magistrado, da real lesão à personalidade daquele que se diz ofendido. Como leciona a melhor doutrina, só se deve reputar como dano moral a dor, o vexame, o sofrimento ou mesmo a humilhação que, fugindo à normalidade, interfira intensamente no comportamento psicológico do indivíduo, chegando a causar-lhe aflição, angústia e desequilíbrio em seu bem-estar. Precedentes. 6. Ante a moldura fática trazida pelo acórdão, forçoso concluir que, no caso, ocorreu dissabor que não rende ensejo à reparação por dano moral, decorrente de mero atraso de voo, sem maiores consequências, de menos de oito horas - que não é considerado significativo -, havendo a companhia aérea oferecido alternativas razoáveis para a resolução do impasse. 7. Agravo regimental não provido." (AgRg no REsp 1269246/RS, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 20/05/2014, DJe 27/05/2014, g.n.) Na hipótese dos autos, conforme se extrai do trecho do acórdão acima transcrito, o Tribunal Estadual concluiu pela inexistência de

dano moral, uma vez que, em que pese tenha havido significativo atraso e consequente perda do voo de conexão, a companhia aérea ofereceu alternativas razoáveis para a resolução do impasse, como hospedagem, alocação em outro voo e transporte terrestre até o destino dos recorrentes, ocorrendo, portanto, mero dissabor que não enseja reparação por dano moral”. (4ª Turma, AgInt no AREsp 1520449 / SP, rel. Min. Raúl Araújo, v.u., j. 19.10.2020, DJe 16.11.2020, o destaque não consta do original).

Neste sentido, para caso análogo, mas com inteira aplicação à espécie, a orientação do julgado extraído do site do Eg. STJ: “RECURSO ESPECIAL. DIREITO DO CONSUMIDOR. AÇÃO INDENIZATÓRIA. COMPANHIA AÉREA. CONTRATO DE TRANSPORTE. OBRIGAÇÃO DE RESULTADO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. DANOS MORAIS. ATRASO DE VOO. SUPERIOR A QUATRO HORAS. PASSAGEIRO DESAMPARADO. PERNOITE NO AEROPORTO. ABALO PSÍQUICO. CONFIGURAÇÃO. CAOS AÉREO. FORTUITO INTERNO. INDENIZAÇÃO DEVIDA. **1. Cuida-se de ação por danos morais proposta por consumidor desamparado pela companhia aérea transportadora que, ao atrasar desarrazoadamente o voo, submeteu o passageiro a toda sorte de humilhações e angústias em aeroporto, no qual ficou sem assistência ou informação quanto às razões do atraso durante toda a noite. 2. O contrato de transporte consiste em obrigação de resultado, configurando o atraso manifesta prestação inadequada. 3. A postergação da viagem superior a quatro horas constitui falha no serviço de transporte aéreo contratado e gera o direito à devida assistência material e informacional ao consumidor lesado, independentemente da causa originária do atraso. 4. O dano moral decorrente de atraso de voo prescinde de prova e a responsabilidade de seu causador opera-se in re ipsa em virtude do desconforto, da aflição e dos transtornos suportados pelo passageiro. 5. Em virtude das especificidades fáticas da demanda, afigura-se razoável a fixação da verba indenizatória por danos morais no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais). 6. Recurso especial provido. (...). Em verdade, a questão em análise diz respeito ao descaso e desrespeito imposto ao consumidor que não foi auxiliado ou sequer minimamente orientado para se precaver de toda sorte e azar a que foi submetido por ocasião de atrasos e alterações de viagens. Tal atuação da empresa, por óbvio, em nada se comunica com os problemas então vivenciados pelos aeroportos em virtude da inesquecível tragédia. Ao contrário, justamente em virtude da forte instabilidade gerada pelo acidente é que o consumidor faria jus a um apoio ainda mais substancial, o que, por óbvio, não se configurou. Portanto, não há fato fortuito apto a afastar o nexo causal. Os fatos são distintos e o acidente fatídico não teria jamais o condão de afastar a responsabilidade da empresa por abusos ocorridos posteriormente à fatalidade. Se assim fosse, o caos se instalaria por ocasião de qualquer fatalidade, o que é de todo inadmissível. Não se negam os fatos aduzidos, em sede de contrarrazões da apelação, pela empresa de que efetivamente houve posteriores problemas aeroportuários oriundos do fechamento de pistas no Aeródromo de Congonhas/SP somados à incidência de condições climáticas desfavoráveis ao exercício do serviço de transporte aéreo. Todavia, a conjugação de todos esses fatores não libera a companhia aérea do dever de informação, que, ao contrário do que fez, deveria ter, no mínimo, atenuado o caos causado pelo infortúnio, que**

jamais poderia ter sido repassado ou imputado ao consumidor. Eventuais alterações de transcurso em virtude do acidente ocorrido três dias antes da viagem não caracteriza circunstância apta a eximir a empresa recorrida de prestar os serviços de forma adequada com responsabilidade, cortesia e eficiência inerentes ao transporte aéreo contratado. Não se olvida, todavia, que a requerida já sabia do atraso do voo ou, pelo menos, tinha condições de sabê-lo no momento do primeiro embarque do ora recorrente. Por óbvio, a empresa possuía todas as condições de prever tal atraso e adotar providências efetivas para a substituição da aeronave, se fosse o caso, ou acomodação do passageiro para futura viagem. No entanto, nada fez para amenizar o desconforto inerente à ocasião, limitando-se a, de forma evasiva, eximir-se de responsabilidade. A empresa deixou de atender aos inúmeros apelos de ajuda formulados pelo recorrente, furtando-se a cumprir o dever de justificar a omissão na prestação do serviço, em especial, o do horário do embarque ou o motivo do enorme atraso, impondo-lhe desconforto, angústia e humilhações, como se nada de anormal estivesse ocorrendo. Assim, como se vê dos autos, o recorrente não questionou o serviço em si, mas o modo com que foi tratado pela ora recorrida. O fato de não ter sido providenciada a hospedagem para o passageiro, obrigando-o a pernoitar no próprio aeroporto, nem ter havido informações claras quanto ao prosseguimento da viagem permitem aferir que a companhia aérea não procedeu conforme as disposições do art. 6º do Código de Defesa do Consumidor". (3ª Turma, REsp 1280372 / SP, rel. Min. Ricardo Villas Bôas .Cueva, v.u., j. 07.10.2014, DJe 10.10.2014, o destaque não consta do original).

2.6.2. Quanto à quantificação da indenização por danos morais, adota-se a seguinte orientação: **(a)** o arbitramento de indenização por dano moral reconhecido deve considerar a condição pessoal e econômica do autor, a potencialidade do patrimônio do réu, bem como as finalidades sancionadora e reparadora da indenização, mostrando-se justa e equilibrada a compensação pelo dano experimentado, sem implicar em enriquecimento sem causa da lesada; e **(b)** "a fixação do valor da indenização, devida a título de danos morais, não fica adstrita aos critérios do Código Brasileiro de Telecomunicações" (STJ-4ª Turma, AgRg no Ag 627816/MG, rel. Min. Fernando Gonçalves, v.u., j. 03/02/2005, DJ 07.03.2005).

2.6.3. "Quanto ao emprego do salário-mínimo como critério de indexação do valor da indenização, o recurso merece parcial acolhida. Reproduzo, por esclarecedora, a ementa do RE 409.427-AgR, Relator Ministro Carlos Velloso: "CONSTITUCIONAL. INDENIZAÇÃO: SALÁRIO-MÍNIMO. C.F., art. 7º, IV. I. - Indenização vinculada ao salário-mínimo: impossibilidade. C.F., art. 7º, IV. O que a Constituição veda -- art. 7º, IV -- é a fixação do quantum da indenização em múltiplo de salários-mínimos. STF, RE 225.488/PR, Moreira Alves; ADI 1.425. A indenização pode ser fixada, entretanto, em salários-mínimos, observado o valor deste na data do julgamento. A partir daí, esse quantum será corrigido por índice oficial. II. - Provimento parcial do agravo: RE conhecido e provido, em parte." Cito, no mesmo sentido, os REs 270.161, Relatora Ministra Ellen Gracie; 225.488, Relator Ministro Moreira Alves; e 338.760 Relator Ministro Sepúlveda Pertence. Assim, frente ao art. 557, § 1º-A, do CPC, dou parcial provimento ao recurso apenas para desvincular o quantum indenizatório do valor do

salário mínimo, devendo ser considerado o vigente na data da condenação, a ser atualizado monetariamente pelos índices legais. Publique-se. Brasília, 26 de outubro de 2004. Ministro CARLOS AYRES BRITTO Relator” (RE 430411 / RJ, rel. Min. Carlos Ayres Britto, DJ 30/11/2004 PP-00110, conforme site do Eg. STF).

Nos termos da Súmula 362 do STJ, “a correção monetária do valor da indenização do dano moral incide desde a data do arbitramento”.

2.6.4. Considerando-se os parâmetros *supra* indicados e buscando assegurar aos lesados a justa reparação, sem incorrer em enriquecimento ilícito, mostra-se, na espécie, razoável a fixação da indenização por danos morais na quantia de R\$10.000,00, com incidência de correção monetária a partir da data do arbitramento.

Observa-se que, na data da prolação da r. sentença, 29.10.2024, o valor do salário-mínimo era de R\$1.412,00, daí por que a indenização arbitrada correspondia a aproximadamente 07 salários-mínimos.

3. Desprovido o recurso, em razão da sucumbência recursal da parte ré, nos termos do art. 85, § 11, do CPC/2015, majora-se de 10% para 15% o percentual da verba honorária fixada contra ela por se mostrar adequado ao caso dos autos.

4. Em consequência, o recurso deve ser desprovido, com majoração da verba honorária nos termos *supra* especificados.

O presente julgamento não afronta as normas constitucionais e infraconstitucionais invocadas pelas partes, visto que está em conformidade com a orientação dos julgados *supra* especificados.

Ante o exposto, **nega-se provimento ao recurso.**

Manoel Ricardo Rebello Pinho

Relator