



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000297290

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1007642-37.2024.8.26.0011, da Comarca de São Paulo, em que é apelante FREDERICO LENGUASCO SIMONSEN, é apelada BRITISH AIRWAYS PCL.

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da 20ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: **Deram provimento em parte 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 49261

Apelação Cível nº 1007642-37.2024.8.26.0011

Comarca: São Paulo – 4ª Vara Cível do Foro Regional XI - Pinheiros

Apelante: Frederico Lenguasco Simonsen

Apelado: British Airways Pcl

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, e não em relação pedido de indenização por danos morais.

DANO MORAL – O extravio de bagagem, constitui por si só, fato gerador de dano moral - Majorada a indenização por dano moral para a quantia de R\$7.590,00, com incidência de correção monetária a partir da data deste julgamento.

Recurso provido, em parte.

Vistos.

Ao relatório da r. sentença de fls. 115/121, acrescenta-se que a presente ação foi julgada nos seguintes termos: “JULGO PROCEDENTE o pedido formulado na inicial para condenar a ré ao pagamento de indenização por danos morais no valor de R\$ 5.000,00, incidindo sobre o valor correção monetária pelo IPCA desde 5 de outubro de 2024 e juros de mora legais a partir de 23 de maio de 2024. Assim, resolvo o mérito da questão com base no inciso I do art. 487 do Código de Processo Civil. Condeno a ré ao pagamento das custas e despesas processuais, bem como arbitro os honorários em 18% sobre o valor da condenação a serem pagos ao advogado do autor”.

Apelação da parte autora (fls. 125/134), sustentando que “sofreu com o extravio de sua bagagem por 4 dias e extravio definitivo de outra

bagagem, o que denota gravíssima falha na prestação de serviços. Conforme será detalhado abaixo, os fatos vivenciados pela parte apelante traduzem verdadeiro sofrimento, o que desencadeou sentimentos de angústia desespero e frustração, razão pela qual pugna pela majoração da indenização por danos morais fixados na r. sentença”.

O recurso foi processado, com apresentação de resposta pela parte apelada a fls.143/149, insistindo na manutenção da r. sentença.

É o relatório.

1. A pretensão recursal da parte autora é que o recurso seja provido, para reformar a r. sentença, a fim de majorar a indenização por danos morais.

2. A apelação, nos termos em que oferecida, devolveu ao conhecimento deste Eg. Tribunal de Justiça, apenas e tão-somente, as deliberações da r. sentença efetivamente impugnadas, por força dos arts. 1.008, 1.010 e 1.013, do CPC/2015, ou seja, no tocante à majoração da indenização por danos morais.

A r. sentença recorrida não foi impugnada na parte em que reconheceu a existência de defeito de serviço prestado pela transportadora aérea, consistente no extravio de 4 dias de uma bagagem da autora e o extravio definitivo de outra bagagem da parte autora, durante viagem internacional, nem na parte em que reconheceu a existência do dano moral indenizável.

Em sendo assim, essas deliberações da r. sentença recorrida, não atacadas por recurso, não foram devolvidas ao conhecimento deste Eg. Tribunal, visto que com elas as partes se conformaram.

Nesse sentido, quanto à limitação do conhecimento e julgamento à matéria efetivamente impugnada no apelo, as notas de Nelson Nery Junior e Rosa Maria de Andrade Nery: **(a) “Extensão da substituição.** A substituição pode ser total ou parcial, conforme a impugnação for total ou parcial. O efeito substitutivo do recurso só atinge a parte do recurso que for conhecida pelo tribunal. No mais, remanesce íntegra a decisão (ou parte dela) que não sofreu impugnação ou cuja parte do recurso não foi conhecida pelo tribunal.” (“Comentários ao Código de Processo Civil – Novo CPC – Lei 13.105/2015”, 1ª ed., 2ª tiragem, RT, 2015, p. 2047, nota 4 ao art. 1.008, o destaque sublinhado não consta do original); **(b) “Fundamentação.** O apelante deve dar as razões, de fato e de direito, pelas quais entende deva ser anulada ou reformada a sentença recorrida. Sem as razões do inconformismo, o recurso não pode ser conhecido” (“Comentários ao Código de Processo Civil – Novo CPC – Lei 13.105/2015”, 1ª ed., 2ª tiragem, RT, 2015, p. 2055, nota III:7 ao art. 1.010, o destaque sublinhado não consta do original); e **(c) “Devolução.** O efeito devolutivo da apelação faz com que seja devolvido ao

tribunal *ad quem* o conhecimento de toda a matéria efetivamente impugnada pelo apelante em suas razões de recurso. Recurso ordinário por excelência, a apelação tem o maior âmbito de devolutividade dentre os recursos processuais civis. A apelação presta-se tanto á correção dos *erros in iudicando* quanto aos *erros in procedendo*, com a finalidade de reformar (função rescisória) ou anular (função rescindente) a sentença, respectivamente. O apelo pode ser utilizado tanto para a correção de injustiças como para a revisão e reexame de provas. **A limitação do mérito do recurso, fixada pelo efeito devolutivo, tem como consequências: a) limitação do conhecimento do tribunal, que fica restrito à matéria efetivamente impugnada (*tantum devolutum quantum appellatum*); b) proibição de reformar para pior; c) proibição de inovar em sede de apelação (proibição de modificar a causa de pedir ou o pedido.**” (“Comentários ao Código de Processo Civil – Novo CPC – Lei 13.105/2015”, 1ª ed., 2ª tiragem, RT, 2015, p. 2067, nota 2 ao art. 1.013, o destaque sublinhado não consta do original).

3. Mantém-se a r. sentença.

3.1. Pelas razões *supra* expostas, está revestida pela preclusão a r. sentença, na parte em que reconheceu a existência de ato ilícito e defeito de serviço prestado pela transportadora aérea, configurado pelo extravio de bagagem despachada, bem como na parte em que condenou a parte ré transportadora aérea ao pagamento de indenização por danos morais resultantes do ato ilícito e defeito de serviço em questão.

3.2. 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, e não em relação pedido de 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. Corroborar 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 estatuto 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 regimentos 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 extinguirá se a ação não for iniciada dentro do prazo de dois anos, contados a partir da data de chegada ao destino, ou do dia em que a aeronave deveria haver chegado, ou do da interrupção do transporte. 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 n.º 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: "Anote-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).

3.3. 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, conseqüentemente, 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 vôos 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).

3.4. Reforma-se a r. sentença, para majorar o valor da indenização por danos morais para a quantia de R\$7.590,00, com incidência de correção monetária a partir da data deste julgamento.

3.4.1. Extravio de bagagem constitui, por si só, fato ensejador de dano moral.

“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 ao reconhecimento de que o extravio de bagagem, por si só, basta para demonstrar o **dano moral**, adota-se a orientação dos seguintes julgados extraídos do site do Eg. STJ: **(a)** “AGRAVO DE INSTRUMENTO - RESPONSABILIDADE CIVIL - INDENIZAÇÃO - ATRASO DE VÔO E EXTRAVIO DE BAGAGEM - DANO MORAL CONFIGURADO - SÚMULA 7/STJ - QUANTUM INDENIZATÓRIO RAZOAVELMENTE FIXADO, ATENDENDO ÀS PECULIARIDADES DO CASO - RECURSO IMPROVIDO. DECISÃO (...) Acresça-se, por oportuno, que nas hipóteses de atraso de vôo e extravio de bagagem não se exige a prova do prejuízo, caracterizando-se o dano moral puro. Confira-se: "AGRAVO REGIMENTAL. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. VÔO INTERNACIONAL. ATRASO. EXTRAVIO DE BAGAGEM. APLICAÇÃO DO CDC. PROBLEMA TÉCNICO. FATO PREVISÍVEL. DANO MORAL. CABIMENTO. ARGUMENTAÇÃO INOVADORA. VEDADO. (...) - Cabe indenização a título de dano moral pelo atraso de vôo e extravio de bagagem. O dano decorre da demora, desconforto, aflição e dos transtornos suportados pelo passageiro, não se exigindo prova de tais fatores. - Vedado no regimental desenvolver argumento inovador não ventilado no especial.” (AgRg no Ag 442.487/RJ, Rel. Min. Humberto Gomes de Barros, DJ 09/10/2006) (...)” (Ag

1367308/PR, rel. Min. Massami Uyeda, data da publicação: 04/04/2011, o destaque não consta do original) e **(b)** “**INDENIZAÇÃO. VÔO INTERNACIONAL. EXTRAVIO DE BAGAGEM. DENÚNCIAÇÃO DA LIDE. DANO MORAL. PROVA. ALÍNEA "C". SÚMULA Nº 83/STJ.** – Nos casos do art. 70, III, do CPC, a não-denúnciação da lide não acarreta a perda da pretensão regressiva. Ficará o réu apenas privado da vantagem da imediata obtenção do título executivo contra o obrigado regressivamente (REsp nº 1.296-RJ). – **Existência de situação vexatória e humilhante, suficiente a justificar a reparação pelo dano moral. Desnecessária, ademais, a prova do prejuízo em concreto, dado que a responsabilização do agente se dá em virtude do simples fato da violação.** – Não se conhece do recurso especial pela divergência, quando a orientação do Tribunal se firmou no mesmo sentido da decisão recorrida. Incidência da Súmula nº 83/STJ. Recurso especial não conhecido.” (4ª T., REsp 209383/PB, rel. Min. Barros Monteiro, j. 04.03.2004 – destaque não consta do original).

3.4.2. 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

3.4.3. “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”.

3.4.4. Considerando os parâmetros *supra* indicados e buscando assegurar ao lesado a justa reparação, sem incorrer em enriquecimento ilícito, mostra-se, na espécie, razoável a fixação da indenização de danos morais na quantia de R\$7.590,00, com incidência de correção monetária a partir da data deste julgamento.

Observa-se que, na data do presente julgamento, o valor do salário-mínimo é de R\$1.518,00.

4. Provido o recurso, com base nos arts. 85, *caput*, §§ 1º e 2º, considerando os parâmetros dos incisos I a IV, do § 2º, do mesmo art. 85, em razão da sucumbência, condena-se a parte ré ao pagamento de verba honorária fixada em 20% do valor da condenação, montante este que corresponde ao proveito econômico obtido e que se revela como razoável e adequado, para remunerar o patrono das partes autoras, no caso dos autos.

Em razão da sucumbência, por aplicação do art. 82, § 2º, do CPC, a parte ré arcará com as custas e despesas processuais.

Anota-se ainda que: “Na ação de indenização por dano moral, a condenação em montante inferior ao postulado na inicial não implica sucumbência recíproca.” (Súmula 326/STJ).

5. Em resumo, respeitado o entendimento do MM Juízo sentenciante, o recurso deve ser provido, em parte, para, mantida, no mais, reformar a r. sentença, para: **(a)** majorar o valor da indenização por danos morais para a quantia de R\$7.590,00, com incidência de correção monetária a partir da data deste julgamento; e **(b)** estabelecer os encargos de sucumbência 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 e para os fins acima, **dá-se provimento, em parte, ao recurso.**

Manoel Ricardo Rebello Pinho

Relator