



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000311364

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1061074-72.2023.8.26.0506, da Comarca de Ribeirão Preto, em que é apelante TAM LINHAS AEREAS S/A (LATAM AIRLINES BRASIL), é apelado THIAGO LEIPNER MARGATHO.

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da 11ª 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 MARCO FÁBIO MORSELLO (Presidente), CRISTINA DI GIAIMO CABOCLO E JOSÉ MARCELO TOSSI SILVA.

São Paulo, 31 de março de 2025.

MARCO FÁBIO MORSELLO
Relator(a)
Assinatura Eletrônica

Apelação Cível nº 1061074-72.2023.8.26.0506

Apelante: Tam Linhas Aéreas S/A (Latam Airlines Brasil)

Apelado: Thiago Leipner Margatho

Comarca: Ribeirão Preto – 5ª Vara Cível

Juíza: Loredana Henck Cano de Carvalho

Voto nº 18.039

APELAÇÃO – TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL – EXTRAVIO TEMPORÁRIO DE BAGAGEM DESPACHADA – Sentença de procedência, condenando-se a ré ao pagamento de R\$ 12.000,00 a título de danos morais, além de indenização a título de danos materiais – Irresignação da ré – Relação jurídica que implica incidência das disposições normativas do Código Civil, do Microssistema de Defesa do Consumidor e da Convenção de Montreal – Extravio temporário de bagagem é fato incontroverso nos autos – Responsabilidade da companhia aérea caracterizada – Não comprovação de qualquer causa excludente, ínsita à sua responsabilidade objetiva – Precedentes jurisprudenciais pátrios e estrangeiros – DANOS MORAIS – Convenção de Montreal que fixa patamar indenizável na seara dos danos materiais. Por seu turno, referido tratado internacional, *per se*, não exclui ou limita a indenização por danos extrapatrimoniais compensatórios, cuja força normativa promana do art. 5º, inc. V e X, da CF – Danos morais compensatórios que não se confundem com os *punitive damages*, contemplados no sistema da *common law*, de modo que a preocupação manifestada em sede de trabalhos preparatórios para a redação das normas da Convenção não se justifica em relação à caracterização dos danos extrapatrimoniais compensatórios em nosso país – Ressalva em relação aos danos morais compensatórios, que é consentânea com a tese fixada pelo STF no julgamento dos RE 636.331/RJ e ARE 766.619/SP – Precedente recente do STJ quanto à inexistência de limitação nesta seara – Circunstâncias do caso concreto que denotam abalo extrapatrimonial, que desbordam do mero dissabor – Razoabilidade e proporcionalidade – Bagagem

extraviada que foi encontrada e devolvida posteriormente – Redução do *quantum* indenizatório para R\$ 6.000,00 (seis mil reais) - Quantia se mostra apta a compensar os danos morais sofridos, sem caracterizar deslocamento patrimonial indevido – Sentença reformada em parte – Recurso parcialmente provido.

Trata-se de sentença (fls. 152/161), cujo relatório se adota, que, em sede de ação de indenização por danos morais, ajuizada por Thiago Leipner Margatho em face de Tam Linhas Aéreas S/A (Latam Airlines Brasil), julgou procedente o pedido para condenar a ré ao pagamento de R\$ 12.000,00 a título de danos morais, corrigidos monetariamente desde a sentença e acrescido de juros moratórios de 1% ao mês a contar da citação. Outrossim, condenou a ré ao pagamento das custas e honorários advocatícios, fixados em 20% do valor da causa.

Irresignada, apelou a ré (fls. 164/173), aduzindo, em síntese, que a bagagem foi entregue ao autor vinte dias após o extravio, em atenção ao quando estabelecido pela ANAC, bem como que, em momento algum, houve qualquer violação aos pertences do passageiro, de forma que seria indevida a indenização no patamar de R\$ 12.000,00. Argumenta que a Convenção de Montreal dispõe que não há responsabilidade do transportador pelo atraso na entrega de bagagem quando restar demonstrado que foram adotadas todas as medidas razoavelmente esperadas. Requer o afastamento ou a redução do *quantum* fixado a título de indenização por danos morais e materiais.

O recurso é tempestivo e preparado (fls. 175/176).

Intimado, o autor apresentou contrarrazões (fls. 181/190).

Não houve oposição ao julgamento em sessão virtual.

É o relatório.

Narra o autor, na exordial, que adquiriu passagem aérea para percorrer o trecho entre Guarulhos e Roma, em 03/10/2023. Relata, contudo, que, ao chegar ao destino, foi surpreendido com o extravio de sua bagagem. Alega que permaneceu 20 dias sem as suas bagagens, incorrendo em transtornos pela falta dos seus pertences

pessoais, inclusive medicamentos de uso controlado. Forte em tais premissas, propugnou pela condenação da ré ao pagamento de indenização por danos morais no importe de R\$ 20.000,00, além de condenação de R\$ 176,34 a título de danos materiais.

Em sede de contestação (fls. 60/70), a ré alegou que a bagagem foi devolvida, não tendo ocorrido danos morais em decorrência do evento. Asseverou que, conforme estabelecido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em casos de extravio de bagagem a empresa aérea tem até 21 dias para restituí-la, e os passageiros devem ser indenizados apenas quando transcorrido tal período. Também afirmou que os danos morais não foram comprovados, bem como que não há previsão legal de indenização a título de *punitive damages*. Requereu que os pedidos iniciais fossem julgados improcedentes.

O autor apresentou réplica às fls. 111/116.

Após audiência infrutífera de tentativa de conciliação, sobreveio, então, a r. sentença de fls. 152/161, nos termos sintetizados no relatório acima.

Tecidas essas considerações, cumpre determinar a legislação aplicável ao caso em testilha.

Com efeito, o conflito de interesses versa acerca de relação de consumo. De fato, as partes denotam todas as características contidas, respectivamente, nos artigos 2º e 3º do Código de Defesa do Consumidor.

Doutra banda, referido conflito se coaduna com a existência contrato de transporte aéreo internacional, de modo que também incide a Convenção de Montreal, tratado internacional internalizado ao ordenamento pátrio por meio do Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006, conforme preconiza seu art. 1º, nos seguintes termos:

“Artigo 1 – Âmbito de Aplicação

A presente Convenção se aplica a todo transporte internacional de pessoas, bagagem ou carga, efetuado em aeronaves, mediante remuneração. Aplica-se igualmente ao transporte gratuito efetuado em aeronaves, por uma empresa de transporte aéreo.

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, não se considerará transporte internacional, para fins da presente Convenção.”

Ademais, o Código Civil, no Capítulo XIV, do Título VI, do Livro III, contempla, outrossim, normas gerais acerca do transporte de pessoas e coisas.

Verifica-se, pois, que os três diplomas legais mencionados são aplicáveis ao caso em comento.

A obrigação de transporte assumida pela companhia aérea é de resultado, ou seja, é adimplida com o transporte do consumidor ao seu destino em segurança e dentro dos horários originalmente pactuados, sob pena de responsabilidade, nos termos do artigo 737 do Código Civil, emergindo, outrossim, obrigação de proteção, que restou autonomizada (Nesse sentido, Gerardo Mastrandrea, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, p. 2-12, Padova, Cedam, 1994).

Tais deveres, ressalte-se, decorrem da boa-fé objetiva e são essenciais ao direito contratual como um todo. Na visão de Judith Martins Costa, “como sua denominação indica, atuam para otimizar o adimplemento satisfatório, fim da relação obrigacional. São deveres que não atinem ao 'que' prestar, mas ao 'como' prestar.” (*A boa-fé no Direito Privado*. 2. Ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 241).

Nesse contexto, em cotejo com a noção da obrigação como relação jurídica complexa, defluem da cláusula geral de boa-fé objetiva, os denominados deveres anexos ou laterais (*Nebenpflichten*), os quais, quando não implementados, caracterizam hipótese de inadimplemento, per se, nos termos do Enunciado nº 24 da I Jornada de Direito Civil:

“Em virtude do princípio da boa-fé, positivado no art. 422 do novo Código Civil, a violação dos deveres anexos constitui espécie de inadimplemento, independentemente de culpa.”

No tocante aos deveres anexos, convém consignar a lição de Clóvis do

Couto e Silva:

“Os deveres secundários comportam tratamento que abranja toda a relação jurídica. Assim, podem ser examinados durante o curso ou o desenvolvimento da relação jurídica, e, em certos casos, posteriormente ao adimplemento da obrigação principal. Consistem em indicações, atos de proteção, como o dever de afastar danos, atos de vigilância, de guarda, de cooperação, de assistência” (SILVA, Clóvis do Couto e. *A obrigação como processo*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006, p. 93).

Natural que, dadas as características próprias do ramo do transporte aéreo, certos eventos denotam caráter extrínseco à atividade empreendida, não havendo que se falar em dano moral em todas as situações de atrasos e cancelamentos de voos, desde que resolvidos dentro de uma margem de tempo razoável.

Não foi, porém, a situação fática dos autos, tendo em vista a ausência da bagagem do suplicante, durante toda sua viagem, denotando constrangimento que desborda do mero dissabor.

Dessa forma, procedendo-se ao exame da extensão do dano, cumpre consignar que, no caso dos danos morais compensatórios, diferentemente dos danos materiais, não há qualquer exclusão ou limitação ao dever de indenizar. Para a compreensão desse entendimento, faz-se mister tecer algumas considerações.

Nesse ponto, cumpre obtemperar que, no ordenamento pátrio, a reparação de danos extrapatrimoniais denota natureza primordialmente compensatória, estando, pois, em conformidade com o tratado internacional. Nesse sentido, preconiza, com acuidade, Felipe Peixoto Braga Netto, Cristiano Chaves de Farias e Nelson Rosenvald:

“Qualquer avaliação ou preço que se estipule como resposta do Estado à ofensa de um bem intrínseco à pessoa humana será meramente uma compensação ou uma satisfação. Ensina Fernando Noronha que indenizar é apagar o dano, o que só se consegue fazer, através da reposição do patrimônio na situação em que estava antes, enquanto compensar é dar algo que contrabalança o mal causado, mas sem poder apagar este”. (*Novo tratado de responsabilidade civil*. 4ª ed., São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p. 379).

Ademais, como é cediço, o conceito de dano extrapatrimonial está

atrelado aos direitos da personalidade, que, com o advento da Constituição de 1988, foram elevados a uma posição supraestatal, tendo em vista que a atual Carta colocou a pessoa no vértice do ordenamento jurídico, na mesma trilha das demais Constituições no mundo (Nesse sentido: SCHREIBER, Anderson. *Novos paradigmas da responsabilidade civil: da erosão dos filtros da reparação à diluição dos danos*, 6ª ed., São Paulo: Atlas, 2015, p. 206).

No mesmo sentido, Rabindranath Valentino Aleixo Capelo de Sousa afirma que *“no centro e no curso da problemática juscivilística da personalidade, determinando-a e inflectindo-a, está o Homem ou, porventura mais do que isso, cada homem concreto com a própria e dinâmica personalidade, confluindo aí, e muitas vezes antinomicamente, designios de ordenação social, veiculadas através da estrutura jurídica”*. (*O direito geral de personalidade*. Coimbra: Coimbra, 1995, p 13).

Com efeito, a dignidade da pessoa humana está inserida na Constituição Federal como fundamento do Estado Democrático de Direito (art. 1º, inc. III), assumindo posição de destaque. Acerca da dignidade da pessoa humana, Ingo Wolfgang Sarlet elucida que:

“Cuidando-se a dignidade e aqui tomamos emprestadas as expressivas palavras de Cármen Lúcia Antunes Rocha do que se poderia denominar de “coração do patrimônio jurídico-moral da pessoa humana”, é imprescindível que se outorgue ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana, em todas as suas manifestações e aplicações, a máxima eficácia e efetividade possível, em suma, que se guarde e proteja com todo o zelo e carinho este coração de toda sorte de moléstias e agressões, evitando ao máximo o recurso a cirurgias invasivas, e, quando estas se fizerem inadiáveis, que tenham por escopo viabilizar que este coração (ético-jurídico) efetivamente esteja (ou, pelo menos, que venha a estar) a bater para todas as pessoas com a mesma intensidade. (*Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988*, 6 ed. rev., atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2008, p. 148).”

Nessa esteira, Sérgio Cavalieri Filho conclui que o dano moral em sentido estrito é a lesão ao direito geral de personalidade. E foi, com fulcro nessa premissa, que a Constituição inseriu em seu art. 5º, inc. V e X, a plena reparação do dano moral. *“Este é, pois, o novo enfoque constitucional pelo qual deve ser*

examinado o dano moral: Qualquer agressão à dignidade pessoal lesiona a honra, constitui dano moral e é por isso indenizável.” (Programa de responsabilidade civil. 10ª ed., São Paulo: Atlas, 2012, p. 88-89).

O dano moral não envolve, pois, apenas o sofrimento, a tristeza e a dor experimentados pela vítima, mesmo porque pode haver dano moral sem que se verifiquem esses efeitos. O dano consiste na violação a um bem ou atributo da personalidade.

Nesse sentido, Anderson Schreiber esclarece que o sentimento da vítima face ao evento danoso deve apenas servir como meio para se quantificar o dano e, conseqüentemente, arbitrar o valor da indenização (Op. Cit., p. 206).

Portanto, a falta de disposição expressa em tratado internacional é naturalmente preenchida em nosso ordenamento pela função iluminante e força normativa do art. 5º, incisos V e X, da Constituição Federal, depreendendo-se que o dano moral comporta reparação autônoma, como, aliás, todas as demais figuras extrapatrimoniais correlacionadas com função compensatória em favor da vítima, excluídos os *punitive damages*.

Estabelecido que a Convenção de Montreal não exclui a indenização por danos morais compensatórios, verifica-se, outrossim, que inexistente qualquer limitação nesta seara.

Com efeito, no julgamento do RE 172.720/RJ, de relatoria do Ministro Marco Aurélio, a Suprema Corte decidiu rejeitar a indenização limitada prevista na Convenção de Varsóvia (substituída pela Convenção de Montreal), consoante se vê:

INDENIZAÇÃO DANO MORAL EXTRAVIO DE MALA EM VIAGEM AÉREA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA OBSERVAÇÃO MITIGADA CONSTITUIÇÃO FEDERAL SUPREMACIA. O fato de a Convenção de Varsóvia revelar, como regra, a indenização tarifada por danos materiais não exclui a relativa aos danos morais. Configurados esses pelo sentimento de desconforto, de constrangimento, aborrecimento e humilhação decorrentes do extravio de mala, cumpre observar a Carta Política da República incisos V e X do art. 5º, no que se sobrepõe a tratados e convenções ratificados pelo Brasil.

Referido entendimento foi reafirmado no julgamento do RE

636.331/RJ, consignando-se que a limitação imposta pelo tratado abrange tão somente o dano material, pois não há qualquer referência a dano moral. Nesse sentido, a Ministra Rosa Weber, em seu voto, foi categórica:

[...] a Convenção de Varsóvia não cuidou dos danos morais, não cabendo, nessa perspectiva, estender a estes a aplicação dos limites indenizatórios estabelecidos no mencionado pacto internacional. Posteriormente, no informativo jurisprudencial nº 866 do Supremo Tribunal Federal, constou o seguinte:

*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**. (Destaques nossos).*

Ainda, em julgamento mais recente do C. Superior Tribunal de Justiça, a orientação adotada foi no mesmo sentido:

“CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RECURSO MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCPC. AÇÃO INDENIZATÓRIA. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. DIREITO DO CONSUMIDOR. EXTRAVIO DE BAGAGEM. PEDIDO DE REPARAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. NORMAS E TRATADOS INTERNACIONAIS. CONVENÇÃO DE MONTREAL. LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DA TRANSPORTADORA APENAS QUANTO AOS DANOS MATERIAIS. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS. RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO. 1. Aplica-se o NCPC a este recurso ante os termos do Enunciado Administrativo nº 3, aprovado pelo Plenário do STJ na sessão de 9/3/2016: Aos recursos interpostos com fundamento no CPC/2015 (relativos a decisões publicadas a partir de 18 de março de 2016) serão exigidos os requisitos de admissibilidade recursal na forma do novo CPC. 2. **O STF, no julgamento do RE nº 636.331/RJ, com repercussão geral reconhecida, fixou a seguinte tese jurídica: Nos termos do artigo 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. 3. Referido entendimento tem aplicação apenas aos pedidos de reparação por danos materiais. 4. As indenizações por danos morais decorrentes de extravio de bagagem e de atraso de voo não estão submetidas à tarifação prevista na Convenção de Montreal, devendo-se observar,**

nesses casos, a efetiva reparação do consumidor preceituada pelo CDC. 5. Recurso especial não provido.” (REsp 1842066/RS, Rel. Ministro MOURA RIBEIRO, TERCEIRA TURMA, julgado em 09/06/2020, DJe 15/06/2020, destaques nossos).

Atestada a existência do dano moral, porém, afiguram-se necessárias certas considerações. O Superior Tribunal de Justiça decidiu, em 2018, que os danos morais em transporte aéreo não mais devem ser considerados *in re ipsa*. Em outros termos, foi reconhecida, pelo aludido Tribunal Superior, a necessidade de arbitramento dos danos morais em tais eventos, com fundamento no concreto sofrimento vivido. De clareza solar é o escólio da eminente Ministra Nancy Andrighi:

DIREITO DO CONSUMIDOR E CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E 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 (...) **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. 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) (STJ, REsp 1.584.465/MG, Terceira Turma, Rel. Min. Nancy Andrighi, j. 21/11/2018, destaques nossos).

Tecidas essas considerações, a fixação de verba reparatória a título de danos morais exige uma atividade parcimoniosa do magistrado, uma vez que inexistente uma tarifação prevista em lei para os abalos internos sofridos por determinado indivíduo, no âmbito do arquétipo do denominado direito geral de personalidade. Devem ser levados em consideração, portanto, algumas balizas impostas pela melhor doutrina.

São elas, por exemplo, o sopesamento da conduta das partes, a intensidade e duração do dano, bem como o denominado “valor desestímulo”, destinado a dissuadir o ofensor de igual prática no futuro, no âmbito do princípio da prevenção (Nesse sentido, *Le Tourneau e Cadiet, Droit de la responsabilité*, Paris, Dalloz, 1998).

Nesse sentido, também é valiosa a lição de Caio Mário da Silva Pereira:

“A vítima de uma lesão a algum daqueles direitos sem cunho patrimonial efetivo (...) deve receber uma soma que lhe compense a dor ou o sofrimento, a ser arbitrada pelo Juiz, atendendo às circunstâncias de cada caso, e tendo em vista as posses do ofensor e a situação pessoal do ofendido. **Nem tão grande que se converta em fonte de enriquecimento, nem tão pequena que se torne inexpressiva**”. (grifo nosso) (PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade Civil*. 4. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 1993, p. 60 apud STOCO, Rui. *Tratado de responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência*. 7 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: RT, 2007, p.1684).

In casu, em razão do extravio temporário da bagagem, o autor permaneceu sem seus pertences durante sua viagem, causando constrangimento para a resolução do problema, que apenas ocorreu 20 dias após o retorno do autor.

Nesse diapasão, convém destacar que, além dos transtornos decorrentes da não localização da sua bagagem, não há indícios de o autor ter recebido qualquer quantia para suprir a falta dos seus pertences. Na realidade, depreende-se que o autor precisou adquirir pertences de primeira necessidade até reaver a sua bagagem (fls. 36), além de ficar tolhido do uso de medicamentos com

prescrição médica (fls. 44/47) por 20 dias.

Nesse sentido, no que concerne aos medicamentos, não se ignora e existência de orientação das companhias aéreas para transporte na bagagem de mão, notadamente por serem de uso contínuo. De todo modo, ficam evidentes os transtornos causados ao autor, que claramente superam o mero aborrecimento.

Assim, considerando as particularidades do caso em tela, em cotejo com os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, o subprincípio da proibição do excesso e o disposto no art. 944 do Código Civil, reputo adequado a redução da quantia arbitrada para R\$ 6.000,00. Tal quantia revela-se suficiente para reparar os danos morais suportados pelo autor e desincentivar a conduta perpetrada pela ré, sem promover o enriquecimento sem causa do primeiro.

Nessa senda, cumpre salientar que, em casos de extravio definitivo de bagagem, têm sido fixadas quantias inferiores a que havia sido fixada na r. sentença, a título de danos morais ao consumidor:

ACÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS – TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL - **EXTRAVIO DEFINITIVO DE BAGAGEM** – PARCIAL PROCEDÊNCIA – PRETENSÃO DE MAJORAÇÃO DAS INDENIZAÇÕES – PARCIAL CABIMENTO – Dano material fixado na sentença no teto estabelecido originalmente pelo artigo 22.2 da Convenção de Montreal, concernente a 1.000 DES. Limite de responsabilidade da transportadora pelo dano material experimentado pelo passageiro que, contudo, que foi objeto de revisão pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), passando a representar, a partir de 28/12/2019, o equivalente a 1.288 DES, de modo que cabe pequeno reparo da r. sentença nesse tocante. Autora que permaneceu despojada da sua bagagem em país estrangeiro durante todo período em que ali permaneceu (15 dias), cuja viagem tinha por objetivo compromissos profissionais. Indenização por dano moral fixada na origem em R\$ 5.000,00. Valor que merece elevação, ante as peculiaridades do caso, mas que não deve atingir o valor pretendido pela requerente (R\$ 14.404,49), que se revela exagerado. **Majoração indenizatória por dano moral para o importe de R\$ 10.000,00**, atendidos os princípios de razoabilidade e proporcionalidade. Recurso parcialmente provido. (TJSP; Apelação Cível 1096251-20.2024.8.26.0100; Relator (a): Walter Fonseca; Órgão Julgador: 11ª Câmara de Direito Privado; Foro Central Cível - 23ª Vara Cível; Data do Julgamento: 12/03/2025; Data de Registro: 12/03/2025).

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. **EXTRAVIO**

DEFINITIVO DE BAGAGEM. DANO MORAL. SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA. Recurso só do autor, visando à majoração do valor da indenização por danos morais para R\$ 15.000,00. Desacolhimento. Voo: Belém – Lisboa. **Indenização arbitrada em montante razoável (R\$ 10.000,00).** Precedentes desta Câmara. Recurso desprovido, sem fixação de verba honorária, dado que o desprovimento de apelação visando à majoração de indenização por danos morais não gera fixação de verba honorária em desfavor do apelante. (TJSP; Apelação Cível 1094320-79.2024.8.26.0100; Relator (a): José Wilson Gonçalves; Órgão Julgador: 11ª Câmara de Direito Privado; Foro Central Cível - 27ª Vara Cível; Data do Julgamento: 13/11/2024; Data de Registro: 13/11/2024).

Apelação cível. Ação indenizatória. **Extravio definitivo de bagagem.** Sentença de procedência que condenou a ré ao pagamento de indenização por **danos morais no patamar de R\$ 8.000,00.** Inconformismo da parte ré. Extravio definitivo de bagagem. Despesas com a aquisição de novos itens. Falta de assistência adequada à passageira. Dano moral configurado. Regulamentações da ANAC, disciplinando os procedimentos no caso de atraso de voo, ou de extravio de bagagens, não obstam a pretensão de reparação por danos decorrentes do atraso/extravio. Cumprimento imperfeito do contrato. Falha na prestação do serviço. Responsabilidade objetiva. Excludentes do dever de indenizar não comprovadas pela parte fornecedora (art, 373, II, CPC). Situação que atinge os direitos da personalidade. Precedentes do STJ e desta C. Câmara. Dano moral configurado. Valor da indenização fixado em sintonia com os limites do pedido. **Sentença mantida.** Recurso desprovido. (TJSP; Apelação Cível 1030392-91.2023.8.26.0003; Relator (a): Carlos Orti Gomes; Órgão Julgador: 15ª Câmara de Direito Privado; Foro Regional XI - Pinheiros - 5ª Vara Cível; Data do Julgamento: 28/02/2025; Data de Registro: 28/02/2025).

Ante o exposto, pelo meu voto, **dou parcial provimento** ao recurso apenas para reduzir o valor fixado a título de danos morais para R\$ 6.000,00 (seis mil reais), mantida a r. sentença em suas demais disposições.

Deixo de arbitrar verba honorária recursal, uma vez que, à luz da jurisprudência do Colendo Superior Tribunal de Justiça, exige-se que o recurso não seja conhecido integralmente ou não provido (AgInt no AREsp nº 1.349.182/RJ, 3ª Turma, Rel. Min. Moura Ribeiro, j. 10-06-2019, DJE 12-06-2019).

MARCO FÁBIO MORSELLO

Relator