



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000396690

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1115571-90.2023.8.26.0100, da Comarca de São Paulo, em que é apelante LUCAS DA ROSA SEVERINO, são apelados LATAM AIRLINES GROUP S/A e PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS.

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da 12ª 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 JACOB VALENTE (Presidente), SANDRA GALHARDO ESTEVES E CASTRO FIGLIOLIA.

São Paulo, 24 de abril de 2025.

JACOB VALENTE
relator
Assinatura Eletrônica



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

SEÇÃO DE DIREITO PRIVADO

Apelação Cível nº:
1115571-90.2023.8.26.0100

Apelante: LUCAS DA ROSA SEVERINO

Apelados: LATAM AIRLINES GROUP S/A. / PASSAREDO
TRANSPORTES AÉREOS

COMARCA: SÃO PAULO

VOTO 42.683

*INDENIZATÓRIA — Danos morais (R\$ 7.000,00) em função de atraso de 4 horas na conclusão de voo entre Jaguaruna/SC e São Paulo/SP, em razão do cancelamento do voo original sob alegação de condição climática adversa, com realocação para o próximo voo no mesmo dia, mas sem suporte de alimentação — Contestação com a assertiva de evento de força maior, sendo o passageiro realocado para o voo seguinte, dentro do que estabelece a Resolução ANAC 400/2016 — Pretensão julgada antecipadamente e improcedente em primeiro grau de jurisdição, porque a empresa aérea ré demonstrou fato excludente da sua responsabilidade — Irresignação recursal da parte autora reiterando os argumentos da sua petição inicial — DANO MORAL — Não aplicação da fórmula 'in re ipsa' no caso do transporte aéreo, segundo estabelecido no artigo 251-A da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) — Circunstância em que na contestação houve a apresentação de 'prints' do serviço de meteorologia oficial da malha aérea doméstica, demonstrando que sobre o aeroporto de partida havia formação de nevoeiro com redução significativa da visibilidade — Situação em que a segurança de voo é prioridade e cabe ao comandante da aeronave e/ou autoridade aeroportuária decidir se há condições

operacionais para o voo seguro segundo a rota que deve seguir — Excludente caracterizada — Situação, ainda, que o dano moral está apoiado apenas no atraso de 4 horas para conclusão do transporte, sem qualquer indício de fato objetivo que demonstre situação de 'dor psíquica intensa' ou 'sofrimento profundo' decorrente da espera para o novo embarque — Indenização negada — Sentença mantida — Apelação não provida.*

1 - Trata-se de ação ordinária para indenização por danos morais, estes no montante de R\$ 7.000,00 (fls. 13, item 'c'), decorrentes problemas ocorridos em voo nacional (Jaguaruna/SC → São Paulo/SP), cuja decolagem prevista para as 12:05hs do dia 01/08/2023 e foi cancelado sob a justificativa de 'condição meteorológica adversa', de modo que a parte autora foi realocada para o voo das 16:30hs, a ser operado pela corré 'Voepass', chegando no seu destino somente às 18:30hs, com um atraso de cerca de 4 horas, sendo que enquanto aguardava o novo embarque não obteve qualquer assistência material (refeição).

Na contestação de fls. 44/59 a corré Latam argumentou que o voo foi realizado pelo sistema de 'codeshare', de modo que a responsabilidade por qualquer problema é da outra corré.

Já a corré Voepass, na contestação de fls. 148/167, alega que o voo foi cancelado por causa de condição climática adversa, que afetaria a segurança do transporte, sendo que foi providenciada a realocação dos passageiros para o primeiro voo disponível no mesmo dia, e em cerca de 4 horas, dentro do que determina a Resolução ANAC 400/2016.

Na sentença de fls. 224/226 a pretensão foi julgada antecipadamente e procedente pelo Juiz Guilherme Madeira Dezem, convencido da ausência de falha nos serviços da empresa aérea ré e da existência de excludente na sua responsabilidade por fortuito interno

(meteorologia adversa). Por consequência, a parte autora ficou responsável por verba honorária de 15% sobre o valor atribuído à causa.

A parte autora, inconformada, apela (fls. 229/239), reiterando, em síntese, os argumentos da sua petição inicial, ante a caracterização do dano moral pelo atraso e ausência de suporte das empresas rés.

Contrarrazões ofertadas as fls. 245/251 apenas pela corre LATAM, fechando-se o arco do contraditório.

Regulamente intimados por ocasião da distribuição do recurso, na forma do estabelecido na Resolução nº 903/2023, que alterou a redação do artigo 1º da de nº 549/2011, ambas do Colendo Órgão Especial deste Tribunal de Justiça, não houve registro de oposição justificada contra o julgamento virtual.

É o relatório do essencial.

2.1 – DA ADMISSÃO DO RECURSO

A apelação de fls. 229/239, tempestiva e preparada (fls. 241), é admitida nos termos dos artigos 932, inciso VIII; 1.007; 1.010, § 3º; e 1.012, do C.P.C., com a ratificação deste colegiado.

2.2 – DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO TRANSPORTE AÉREO NACIONAL

A hipótese colocada na inicial é de transporte aéreo nacional (Santa Catarina – São Paulo), sendo que a questão de se saber qual a legislação a ser aplicada nos casos de falha na prestação de serviços e indenização por danos materiais/morais foi tema de muita controvérsia no passado, até que o Supremo Tribunal Federal, no julgamento dos **RE's 636.331/RJ** e **1.394.401/SP**, em repercussão geral, assentou as seguintes teses nos **TEMA 210** e **1240**:

TEMA 210

"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." (RE 636.331/RJ (RG), rel. Min. Gilmar Mendes, j. 05/05/2017)

TEMA 1240

"Responsabilidade civil. Danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional. Inaplicabilidade do Tema 210 da repercussão geral. Distinção. Não incidência das normas previstas na Convenções de Varsóvia e Montreal. Questão constitucional. Potencial multiplicador da controvérsia. Repercussão geral reconhecida com reafirmação de jurisprudência. Recurso extraordinário a que se nega provimento.

1. O entendimento da Corte de origem não diverge da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, no sentido de que a aplicação dos limites das Convenções de Varsóvia e de Montreal, definida no julgamento do Tema 210 da repercussão geral, está adstrita aos casos de indenização por danos materiais.

2. Recurso extraordinário não provido.

3. Fixada a seguinte tese: Não se aplicam as Convenções de Varsóvia e Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais

decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional." (RE 1.394.401/SP(RG), rel. Min. Rosa Weber, j. 15/12/2022)

Assim como o Tema 1240 afasta a legislação internacional para a hipótese de 'dano extrapatrimonial' e exclusão da responsabilidade do transportador aéreo, aplica-se a legislação nacional infraconstitucional na forma dos artigos 251-A e 256, da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), com a redação dada pela Lei 14.034, de 05 de agosto de 2020, que prevalece sobre a legislação infralegal expedida pela ANAC:

Artigo 251-A: a indenização por dano extrapatrimonial em decorrência de falha na execução do contrato de transporte fica condicionada à demonstração da efetiva ocorrência do prejuízo e de sua extensão pelo passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga.

Artigo 256: O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º - O transportador não será responsável:

I - no caso do inciso I do caput deste artigo, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;

II - no caso do inciso II do caput deste artigo, se comprovar que, por motivo de caso fortuito ou de força maior, foi impossível adotar medidas necessárias, suficientes e adequadas para evitar o dano.

§ 2º - A responsabilidade do transportador

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

§ 3º - Constitui caso fortuito ou força maior, para fins do inciso II do § 1º deste artigo, a ocorrência de 1 (um) ou mais dos seguintes eventos, desde que supervenientes, imprevisíveis e inevitáveis:

I - restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de condições meteorológicas adversas impostas por órgão do sistema de controle do espaço aéreo;

II - restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária; (Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020).

III - restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública, que será responsabilizada; (Incluído pela Lei nº 14.034, de 2020).

IV - decretação de pandemia ou publicação de atos de Governo que dela decorram, com vistas a impedir ou a restringir o transporte aéreo ou as atividades aeroportuárias.

§ 4º - A previsão constante do inciso II do § 1º deste artigo não desobriga o transportador de oferecer assistência material ao passageiro, bem como de oferecer as alternativas de reembolso do valor pago pela passagem e por eventuais serviços acessórios ao contrato de transporte, de reacomodação ou de reexecução do serviço por outra modalidade de transporte, inclusive nas hipóteses de atraso e de interrupção do voo por período superior a 4 (quatro) horas de que tratam os arts. 230 e 231 desta Lei.

Portanto, sedimentadas as seguintes

competências: **a-)** a pretensão que verse sobre dano material com nexo causal na falha na prestação de serviço de transporte aéreo internacional é regida pelas Convenções de Varsóvia e Montreal; **b-)** para as hipóteses de danos extrapatrimoniais (dano moral) aplica-se o artigo 251-A do Código Brasileiro de Aeronáutica, e, subsidiariamente, o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil; **c-)** todas as hipóteses envolvendo transporte aéreo em território nacional (doméstico) são submetidas na forma o item 'b' acima; **d-)** fato fortuito/força maior exonera a responsabilidade do transportador aéreo na forma do artigo 256 do CBA.

Por outro lado, a regulamentação em solo brasileiro sobre as condições gerais de transporte aéreo está sedimentada na Resolução ANAC 400, de 13 de dezembro de 2016, que nos seus artigos 12 e 21 assim estabelece:

Artigo 12 - As alterações realizadas de forma programada pelo transportador, em especial quanto ao horário e itinerário originalmente contratados, deverão ser informadas aos passageiros com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas.

§ 1º - O transportador deverá oferecer as alternativas de acomodação e reembolso integral, devendo a escolha ser do passageiro, nos casos de:

I - informação da alteração ser prestada em prazo inferior ao do caput deste artigo; e

II - alteração do horário de partida ou de chegada ser superior a 30 (trinta) minutos nos voos domésticos e a 1 (uma) hora nos voos internacionais em relação ao horário originalmente contratado, se o passageiro não concordar com o horário após a alteração.

§ 2º Caso o passageiro compareça ao aeroporto em decorrência de falha na prestação da informação, o transportador deverá oferecer assistência material, bem como as seguintes alternativas à escolha do passageiro:

I - acomodação;

II - reembolso integral; e

III - execução do serviço por outra

modalidade de transporte.

[...]

Artigo 21 - O transportador deverá oferecer as alternativas de reacomodação, reembolso e execução do serviço por outra modalidade de transporte, devendo a escolha ser do passageiro, nos seguintes casos:

I - atraso de voo por mais de quatro horas em relação ao horário originalmente contratado;

II - cancelamento de voo ou interrupção do serviço;

III - preterição de passageiro; e

IV - perda de voo subsequente pelo passageiro, nos voos com conexão, inclusive nos casos de troca de aeroportos, quando a causa da perda for do transportador.

Parágrafo único. As alternativas previstas no caput deste artigo deverão ser imediatamente oferecidas aos passageiros quando o transportador dispuser antecipadamente da informação de que o voo atrasará mais de 4 (quatro) horas em relação ao horário originalmente contratado.

Portanto, o transportador, no caso de alteração no plano do voo, deve oferecer todo suporte disponível ao passageiro para 'atenuar' o atraso na prestação do serviço, ensejando, nesse caso, indenização apenas em caráter compensatório.

Ainda, a possibilidade de indenização por danos morais fica atrelada à humilhação, descaso ou dor psíquica com nexo causal, comprovadamente, ao atendimento dado ao caso pelos funcionários da empresa aérea.

Essas são as balizas necessárias ao exame do caso concreto, no tópico seguinte.

2.3 – DO CASO CONCRETO

O caso em testilha envolve atraso de cerca de 4 (quatro) horas na conclusão do transporte

previsto pela parte autora, eis que diante de condição climática adversa o voo original foi cancelado, sendo reacomodada para o primeiro voo disponível seguinte, no mesmo dia.

No caso, os 'prints' da tela sistêmica de fls. 199/203 esclarecem que a condição meteorológica adversa consistia em baixa visibilidade por causa de nevoeiro, segundo dados do METAR, que é sistema de monitoramento climático da Força Aérea Brasileira, de modo que não havia janela de decolagem e o voo teve que ser cancelado.

Obviamente a segurança de voo está em primeiro lugar no transporte aéreo, sendo que a decisão do prosseguimento ou interrupção do voo cabe, precipuamente à autoridade aeroportuário e ao comandante da aeronave, sendo que este é o que tem condições de dizer se a intempérie pode ser superada segundo a capacidade do seu equipamento e a rota a ser seguida. Aliás, depois dos eventos climáticos (formação de gelo) que, a princípio, foram preponderantes na tragédia da aeronave da VoePass em Vinhedo/SP, tais restrições de tráfego aéreo em condições adversas devem ser reforçadas.

Dito isso, volta-se à previsão legal do artigo 256 da Lei 7.565/65, ou seja, diante da prova de fato objetivo que exclua a responsabilidade do transportador (§ 3º), ele não responde pelos danos causados 'comprovados' pelo atraso (inciso II).

Não obstante esse fato, a alegação do dano moral está apoiada, unicamente, no fato de ter atraso de 4 horas na chegada ao destino, sendo que a empresa aérea ré não teria ofertado suporte de alimentação nesse período, mas na petição inicial não houve sequer pedido de reembolso de eventual despesa dessa natureza.

Além disso, a parte autora sequer declinou, e provou, qual seria o 'compromisso pessoal' que teria no destino, de modo que o atraso ou não comparecimento ensejaria prejuízos verificáveis. Assim, não há nenhuma evidência de que os autores terem sofrido 'dor psíquica intensa' ou 'sofrimento profundo' ao terem que esperar pelo novo embarque.

Como ensina FÁBIO ULHÔA COELHO:

"O primeiro cuidado do juiz, no julgamento de ações em que é pleiteada indenização por danos morais, deve ser o de não banalizar a dor. Destina-se o instituto a atender àquelas pessoas atingidas por acidentes ou atos ilícitos que lhe causaram profundo sofrimento. Se os sentimentos experimentados não se caracterizam como uma dor tormentosa, excepcional, significativa, não é o caso de se fixar indenização por danos morais. Desde sempre, a doutrina tem recomendado moderação no trato da matéria para que não se tome por referência nem as pessoas frias e insensíveis, nem as de Sensibilidade extremada e doentia, mas as médias" (in Curso de Direito Civil. Vol. 2. São Paulo: Saraiva, 2004. Pg. 430/431).

Nesse diapasão, cabe destacar a doutrina do ilustre Carlos Roberto Gonçalves, que aponta com propriedade o que se reputa, ou não, dano moral:

"Para evitar excessos e abusos, recomenda Sérgio Cavalieri, com razão, que só se deve reputar como dano moral 'a dor, vexame, sofrimento ou humilhação que, fugindo à normalidade, interfira intensamente no comportamento psicológico do indivíduo, causando-lhe aflições, angústia e desequilíbrio em seu bem-estar. Mero dissabor, aborrecimento, mágoa, irritação ou sensibilidade exacerbada estão fora da órbita do dano moral, porquanto, além de fazerem parte da normalidade do nosso dia-a-dia, no trabalho, no trânsito, entre os amigos e até no ambiente familiar, tais situações não são intensas e duradouras, a ponto de romper o equilíbrio psicológico do indivíduo' (Programa, cit., p.78)", in Responsabilidade Civil, Saraiva, 8ª edição, páginas 549 e 550.

Aliás, esse precioso instituto de reparação do Direito Civil vem sofrendo repreensíveis distorções para tentativa de amparar pretensões não muito elogiosas, o que, evidentemente, deve ser coibido.

Portanto, restringindo-se o atraso na conclusão do transporte, sem qualquer evento adicional violador da honra ou personalidade da parte autora objetivamente demonstrado, eis que a fórmula 'in re ipsa' não se aplica ao caso (artigo 251-A do CBA), não há como



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

se deferir a pretensão indenizatória.

2.4 – ANÁLISE FINAL

Estabelecida a fundamentação analítica determinada pelo artigo 489, § 1º, do C.P.C., conclui-se pela manutenção da sentença para rejeição integral da pretensão indenizatória, conforme tópico anterior.

A título de sucumbência recursal fica acrescida a quantia de R\$ 1.000,00 (mil reais) sobre a verba honorária fixada no primeiro grau de jurisdição.

3 - Destarte, nos termos acima especificados, **nega-se provimento ao apelo.**

JACOB VALENTE

Relator