



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000396692

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1067072-41.2024.8.26.0100, da Comarca de Guarulhos, em que são apelantes ANA KAROLINA CABRAL DE ARAUJO e JOHNNY HARRY DA SILVA PESSOA, é apelado BRITISH AIRWAYS PLC.

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:
1067072-41.2024.8.26.0100

Apelantes: ANA KAROLINA CABRAL DE ARAÚJO (E OUTRO)

Apelada: BRITISH AIRWAYS PLC

COMARCA: GUARULHOS

VOTO 42.687

*INDENIZATÓRIA – Atraso de 3 (três) dias na entrega de bagagem (carrinho de bebê) despachada em voo internacional (Madri/ESP → Reykjavik/ISL, com conexão em Londres), ensejando danos morais aos autores, almejados na quantia de R\$ 6.000,00 para cada um – Contestação alegando ausência de falha na prestação dos serviços e de que a entrega da bagagem respeitou o prazo de 21 dias estabelecido na legislação – Pretensão julgada antecipadamente e procedente em primeiro grau de jurisdição, fixando a indenização em R\$ 2.000,00 – Irresignação recursal apenas dos autores objetivando a majoração da indenização para o patamar requerido na inicial – TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL – Repercussão Geral estabelecida pelo Supremo Tribunal Federal, no âmbito dos RE's 636.331/RJ (TEMA 210) e 1.394.401/SP (TEMA 1240), estabelecendo que para os pedidos de natureza indenizatória (patrimonial e extrapatrimonial) aplica-se o estabelecido na Convenção de Montreal, com aplicação subsidiária dos preceitos dos artigos 251-A e 256 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), com a redação dada pela Lei 14.034/2020, sem presunção 'in re ipsa' para o caso de alegação de dano moral – BAGAGEM – Atraso na entrega que não enseja

indenização em caráter extrapatrimonial, segundo a Convenção de Montreal e Resolução ANAC 400/2016, sendo tolerado o prazo de até 21 dias para a providência – Extravio temporário que poderia ter sido resolvido com a aquisição de outro carrinho em Reykjavik, com pedido de reembolso à empresa aérea – Ausência de dor psíquica intensa – Dano moral não caracterizado – Indenização fixada na sentença, no entanto, mantida, para não ensejar 'reformatio in pejus' para a parte apelante – Apelação não provida.*

1 - Trata-se de ação ordinária para indenização por danos morais, estes no montante de R\$ 6.000,00 (seis mil reais) para cada autor, decorrentes problemas ocorridos em voo internacional (Madri/ESP → Reykjavik/ISL, com conexão em Londres/ING), eis que uma das bagagens (carrinho de bebê) que despachou no embarque somente lhe foi entregue 3 (três) dias após o desembarque no destino, o que causou desgaste emocional aos autores.

Na contestação de fls. 65/78 a transportadora aérea ré admite que houve atraso na entrega da bagagem, mas nega ocorrência de dano moral, dentro do que estabelece a Convenção de Montreal e Resolução ANAC 400, eis que a referida foi localizada e entregue dentro do prazo de 21 dias estabelecido na legislação, de modo que o episódio não passou do mero aborrecimento.

Na sentença de fls. 136/139 a pretensão foi julgada antecipadamente e procedente pelo Juiz Jaime Henriques da Costa, porque o extravio temporário enseja falha na prestação dos serviços que caracteriza dano moral, cuja indenização ficou arbitrada em R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para cada autor, além de verba honorária de R\$ 1.000,00.

Os autores, insatisfeitos, apelam (fls. 142/162), objetivando, em síntese, a majoração da indenização para o patamar requerido na inicial.

Contrarrazões ofertadas as fls. 173/181, 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. 142/162, interposta em 13/12/2024, é tempestiva e com preparo comprovado a fls. 164, de modo que 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 INTERNACIONAL

A hipótese colocada na inicial é de transporte internacional aéreo internacional (Espanha - Islândia) e o artigo 178 da CF estabelece a observação dos acordos firmados pela União. Tal artigo foi alterado pela Emenda Constitucional 7, de 1995, posterior, à evidência, ao Código de Defesa do Consumidor (1990).

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.

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

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', aplica-se a legislação nacional infraconstitucional na forma dos artigos 251-A e 256 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (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:

[...]

II – de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º - o transportador não será responsável:

[...]

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 necessária, suficientes e adequadas para evitar o dano.

[...]

§ 3º - Constitui caso fortuito ou força maior, para fins do inciso II do § 1º, 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

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

decorrentes de indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária;

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;

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.

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.

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, especificamente no que tange a bagagens, assim estabelece:

Artigo 32 - O recebimento da bagagem despachada, sem protesto por parte do passageiro, constituirá presunção de que foi entregue em bom estado.

§ 1º - Constatado o extravio da bagagem, o passageiro deverá, de imediato, realizar o protesto junto ao transportador.

§ 2º - O transportador deverá restituir a bagagem extraviada, no local indicado pelo passageiro, observando os seguintes prazos:

I - em até 7 (sete) dias, no caso de voo

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

doméstico; ou

II - em até 21 (vinte e um) dias, no caso do voo internacional.

§ 3º - Caso a bagagem não seja localizada nos prazos dispostos no § 2º deste artigo, o transportador deverá indenizar o passageiro em até 7 (sete) dias.

§ 4º - Nos casos em que o passageiro constate a violação do conteúdo da bagagem ou sua avaria, deverá realizar o protesto junto ao transportador em até 7 (sete) dias do seu recebimento.

§ 5º - O transportador deverá, no prazo de 7 (sete) dias contados da data do protesto, adotar uma das seguintes providências, conforme o caso:

I - reparar a avaria, quando possível;

II - substituir a bagagem avariada por outra equivalente;

III - indenizar o passageiro no caso de violação

Artigo 33 - No caso de extravio de bagagem, será devido o ressarcimento de eventuais despesas ao passageiro que se encontrar fora do seu domicílio.

§ 1º - O ressarcimento de despesas deverá ser realizado em até 7 (sete) dias contados da apresentação dos comprovantes das despesas.

§ 2º - As regras contratuais deverão estabelecer a forma e os limites diários do ressarcimento.

§ 3º - Caso a bagagem não seja encontrada:

I - o ressarcimento de despesas poderá ser deduzido dos valores pagos a título de indenização final, observados os limites previstos no art. 17 desta Resolução.

II - o transportador deverá restituir ao passageiro os valores adicionais eventualmente pagos pelo transporte da bagagem.

§ 4º - O transportador poderá oferecer créditos para aquisição de passagens e serviços a título de ressarcimento, a critério do passageiro.

Artigo 34 - Eventuais danos causados a item frágil despachado poderão deixar de ser indenizados pelo transportador, nos termos estipulados no contrato de transporte.

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, bem como para uma bagagem ser considerada 'extraviada' tem de haver, no caso de voo internacional, o decurso de tempo de 21 dias após o seu despacho, ensejando, nesse caso, indenização apenas em caráter compensatório.

E a responsabilização pode ser afastada nas hipóteses dos artigos 251-A e 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica, desde que a empresa aérea comprove o evento de caso fortuito/força maior que ensejou no cancelamento do voo ou atraso considerável.

Ainda, a possibilidade de indenização por danos morais fica atrelada à humilhação, descaso ou dor psíquica com nexos causal, comprovadamente, ao atendimento dado ao caso pelos funcionários da empresa aérea após a reclamação formal, ou da infungibilidade, física ou emocional, daquilo que se perdeu.

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

2.3 – DO CASO CONCRETO

O caso em testilha envolve apenas o atraso na entrega de uma das bagagens despachadas em Madri, na Espanha, consistente no carrinho de bebê do filho dos autores que o acompanhava na referida viagem, pelo prazo de 3 (três) dias, evento que teria, segundo os mesmos, lhes causados dano moral.

E como a hipótese é de transporte internacional submetido à Convenção de Montreal, além do atraso estar dentro do prazo tolerado de 21 dias, a pretensão extrapatrimonial não tem base legal, pois não

se admite a presunção de dano *in re ipsa* no caso.

Além disso, como o item temporariamente extraviado é de caráter fungível, bastaria os autores adquirirem outro em Reykjavik e solicitado o reembolso pela empresa aérea, assumindo o caso natureza indenizatória apenas patrimonial.

Dito isso, não há situação que justifique 'dor psíquica intensa', humilhação ou descaso por parte dos prepostos da empresa aérea ré, mas uma intercorrência que poderia ter sido solucionada de outra forma pelos autores, e de forma imediata.

Segundo 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, não estão presentes os requisitos do artigo 927 do Código Civil. No entanto, como a parte adversa se resignou com a condenação, inclusive fazendo o depósito judicial (fls. 169), para não ensejar 'reformatio in pejus' aos apelantes a indenização fixada na sentença fica mantida.

2.4 – ANÁLISE FINAL

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

Fica estabelecida verba sucumbencial recursal de R\$ 1.000,00 (mil reais) em favor dos advogados da parte apelada, não compensável com o fixado em primeiro grau de jurisdição.

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

JACOB VALENTE

Relator