



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2025.0000432878

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1016771-66.2024.8.26.0011, da Comarca de São Paulo, em que é apelante AMERICAN AIRLINES INC., são apelados MARIA CLÁUDIA OBA SATO, RAFAEL MONTEIRO OBA SATO e VITOR MONTEIRO SATO.

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), JOSÉ MARCELO TOSSI SILVA E JOSÉ WILSON GONÇALVES.

São Paulo, 5 de maio de 2025.

MARCO FÁBIO MORSELLO
Relator(a)
Assinatura Eletrônica

Apelação Cível nº 1016771-66.2024.8.26.0011

Apelante: American Airlines Inc.

Apelados: Maria Claudia Oba Sato, Vitor Monteiro Sato e Rafael Monteiro Oba Sato

Comarca: São Paulo – 1ª Vara Cível do Foro Regional de Pinheiros

Juiz: Cassio Pereira Brisola

Voto nº 18.336

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS – Sentença de improcedência - Recurso dos autores - Relação jurídica que implica incidência das disposições normativas do Código Civil, do Código de Defesa do Consumidor e da Convenção de Montreal - Trajeto de Miami a Guarulhos - Cancelamento do voo e atraso global de 48 horas – Ausência de comprovação de causa excludente, ínsita à responsabilidade objetiva da companhia aérea - 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 STF quanto à inexistência de limitação nesta seara (Tema 1.240) - Atraso seguido de cancelamento de voo que acarretou a chegada com 48 horas de atraso – Cumprimento parcial dos deveres de assistência material exigidos quanto à alimentação - Circunstâncias do caso que denotam abalo extrapatrimonial, que desborda do mero dissabor – Redução da indenização para R\$ 9.000,00

(R\$3.000,00 para cada um dos autores), valor que se mostra suficiente para compensar os danos morais sofridos - Atendimento à razoabilidade e proporcionalidade e subprincípio da proibição do excesso sem caracterizar deslocamento patrimonial indevido - Sentença reformada - Recurso parcialmente provido.

Trata-se de sentença (fls. 127/132), cujo relatório se adota, que, em sede de ação de indenização por danos morais, ajuizada por Maria Claudia Oba Sato, Vitor Monteiro Sato e Rafael Monteiro Oba Sato em face de American Airlines Inc. que julgou procedentes os pedidos, condenando a companhia aérea ao pagamento de indenização por danos morais, no valor de R\$ 20.000,00 para cada autor, totalizando o montante de R\$60.000,00, corrigidos monetariamente a partir da sentença e acrescido de juros de mora de 1% ao mês até 28/08/2024 e, a partir dessa data, observando a nova redação do art. 406 do Código Civil.

Em razão da sucumbência, a requerida foi condenada ao pagamento de custas, despesas processuais e honorários advocatícios, arbitrados em 10% do valor da condenação.

Irresignada, a companhia aérea ré interpôs recurso de apelação (fls. 135/148), aduzindo, em síntese, que o voo foi adiado em razão de problemas operacionais relacionados à manutenção não programada da aeronave. Afirma que a empresa forneceu assistência material aos passageiros com hospedagem em hotel de qualidade e *vouchers* de alimentação. Argumenta que não há provas de danos morais sofridos pelos autores e que o valor arbitrado a título de indenização (R\$ 20.000,00 para cada autor) é excessivo, salientando que a jurisprudência estabelece valores menores em casos semelhantes. Alega que foram cumpridas as disposições da Resolução 400/2016 da ANAC e que o Código de Defesa do Consumidor não prevê dano moral presumido (*in re ipsa*) em casos de atraso de voo. Forte nessas premissas, propugna pela reforma da r. sentença, para que sejam julgados improcedentes os pedidos iniciais. Subsidiariamente, pleiteia a redução do valor arbitrados a título de indenização por danos morais.

O recurso é tempestivo e devidamente preparado (fl. 149).

Intimada, a ré apresentou contrarrazões (fls. 156/169).

Não houve oposição ao julgamento virtual.

É o relatório.

Trata-se de ação de indenização por danos morais ajuizada por Maria Claudia Oba Sato, Vitor Monteiro Sato e Rafael Monteiro Oba Sato em face de American Airlines Inc. Narram os autores, na inicial, que adquiriram passagens aéreas da companhia ré para o trajeto de Miami a Guarulhos, previsto para embarque no dia 30/05/2024 (quinta-feira), às 19h50min e chegada ao destino no dia seguinte, 31/05/2024 (sexta-feira), às 05h15min (fls. 29/31).

Alegam, contudo, que ao realizarem o *check in* foram informados de que o voo partiria com atraso, às 08h00min do dia seguinte, 31/05/2024 (sexta-feira). Posteriormente, foram comunicados de que o voo havia sido cancelado e que seriam acomodados para o mesmo voo, que partiria no dia seguinte, sábado, às 19h55min. Destacam que não houve prestação de assistência adequada, porquanto os *vouchers* oferecidos eram insuficientes para cobrir as despesas com alimentação.

Forte nessas premissas, propugnaram pela condenação da ré ao pagamento de indenização por danos morais, no valor de R\$20.000,00 para cada autor, totalizando R\$60.000,00.

Citada, a ré ofereceu contestação (fls. 50/61), aduzindo que o cancelamento do voo inicial ocorreu em razão de manutenção não programada da aeronave. Afirmar que “foi prestada à parte autora toda a assistência necessária, com o fornecimento de vouchers de alimentação e hotel de qualidade em Miami” (fl. 54). Ressalta a inexistência de comprovação de danos morais indenizáveis e a impossibilidade da inversão do ônus da prova. Pleiteou, ao final, a improcedência dos pedidos autorais.

Intimados, os autores se manifestaram em réplica (fls. 92/99), alegando que “o valor do voucher de alimentação de vinte e quatro dólares por dia é irrisório, uma vez que a média de gastos diários mínimos em uma viagem estilo “mochilão” para Miami gira em torno de cinquenta dólares e que, “como haviam despachado as malas, tiveram que fazer compra de roupas, fraldas, transporte,

causando outros problemas como a perda de um dia de trabalho da autora Maria Cláudia”.

Em seguida, sobreveio a r. sentença de procedência (fls. 127/132), nos termos detalhados no relatório.

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 27/09/2006, 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, Apelação Cível nº 1016771-66.2024.8.26.0011 -Voto nº 18.336

contempla, outrossim, normas gerais acerca do transporte de pessoas e coisas.

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

No concernente ao *an debeatur*, todos preveem a responsabilidade do transportador no caso de atraso. Deveras, o parágrafo único do art. 927 do Código Civil dispõe acerca da responsabilidade civil objetiva quando expressamente prevista em lei ou pela aplicação do risco criado, com a seguinte redação:

Art. 927. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

A expressão “independentemente de culpa” consagra, por certo, a cláusula geral de responsabilidade objetiva. Ademais, a redação do art. 737, *caput*, do Código Civil corrobora a tese de fixação de regime de responsabilidade objetiva ao transportador, na medida em que só admite, como excludente do dever de indenizar, o motivo de força maior.

Outrossim, o microssistema de defesa do consumidor prevê a responsabilidade objetiva do prestador de serviços, consoante se depreende da redação do art. 14, da Lei n. 8.078/90:

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.

§3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

Ademais, a Convenção de Montreal, em seu art. 19, também prevê a

responsabilidade do transportador pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo internacional de passageiros.

Ad argumentandum tantum, ainda que inexistisse qualquer norma específica disciplinando a responsabilidade do transportador aéreo pelo atraso em voo, é certo que a celeridade é elemento integrante do contrato de transporte, designadamente aéreo, caracterizando na percepção social do tipo em análise, motivo determinante da contratação, quando cotejada com os demais meios de transporte existentes, razão pela qual os horários divulgados são vinculantes e seu não implemento pontual, em cotejo com o preceito da razoabilidade, caracteriza descumprimento contratual apto a ensejar a reparação por eventuais danos decorrentes, os quais, contudo, não restam presumidos.

Dessume-se, pois, que a responsabilidade do transportador neste caso é objetiva, independentemente da comprovação de culpa para sua verificação.

Da narrativa contida no processo, emerge como fato incontroverso o cancelamento do voo inicial, em razão de manutenção não programada da aeronave. Outrossim, é incontroversa a realocação dos autores no mesmo voo, saindo dois dias após o inicialmente contratado, o que implicou chegada ao destino 48 horas além do horário programado. Em defesa, a ré afirma que somente cancela voos caso seja obrigada a fazê-lo, especialmente por motivos de segurança.

Entretanto, a manutenção não programada na aeronave, *per se*, não é hábil a elidir o dever de indenizar do transportador.

Tal assertiva se justifica na medida em que as aeronaves são os instrumentos por meio dos quais as companhias aéreas oferecem seus produtos ao mercado consumidor, auferindo a quase integralidade de sua renda. Assim, seria razoável que, em um esforço preventivo mínimo, realizassem a manutenção programada dos aparelhos.

Dessa forma, não se afigura factível eximir o transportador aéreo de sua responsabilidade, porquanto as propaladas falhas ou problemas técnicos em aeronaves decorrem de seu próprio mister, sendo, pois, ínsitos ao risco da atividade econômica empreendida. Trata-se, portanto, do denominado fortuito interno, que não

elide a responsabilidade do transportador.

A doutrina e jurisprudência já pacificaram de forma remansosa o entendimento exarado acima, em âmbito pátrio e estrangeiro. O caso paradigmático em tal seara foi analisado pela Corte Europeia de Justiça, no ano de 2008 (Caso C-549/07, de 22/12/2008).

Com efeito, no pioneiro precedente, denominado “*Hermann vs Alitalia*”, foi reconhecido o caráter exclusivamente intrínseco das manutenções não programadas efetuadas em aeronaves. Considerou-se, por conseguinte, insubsistente a transferência do ônus derivado de atrasos e cancelamentos que tivessem por fundamento referidas ocorrências aos consumidores (No mesmo diapasão, vide Zunarelli, Stefano e Comenale Pinto, Michele M., *Manuale di Diritto della Navigazione*, 3a. Ed, Padova, Cedam-Wolters Kluwer, 2016, p. 494).

Com o fito de proteger os consumidores diante de eventuais condutas abusivas das transportadoras, a Corte Europeia reputou que, embora o Regulamento nº 261/2004 da União Europeia listasse “falhas inesperadas para a segurança do voo” como eximentes do dever de indenizar, era necessário o atrelamento de tal situação à extraordinariedade do evento, algo não configurado no presente caso.

Em outros termos, o julgamento paradigmático estabeleceu que, em atenção à evolução do estado da técnica, que permitia às companhias aéreas cada vez mais realizar rigorosas e efetivas manutenções preventivas em suas modernas aeronaves, somente subsistiria um fato excludente de responsabilidade quando o defeito não for “*inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que, devido à natureza ou à sua origem, escape ao controle efetivo desta última*”.

O Colendo Superior Tribunal de Justiça, aliás, já assentou entendimento contrário ao propalado pela empresa apelada em suas razões, por ocasião do julgamento do REsp 612.817/MA:

“TRANSPORTE AÉREO - ATRASO DE VÔO E EXTRAVIO DE BAGAGEM - DANO MORAL - CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E CONVENÇÃO DE VARSÓVIA - DANOS

MATERIAL E MORAL FIXADOS EM PRIMEIRO GRAU - APELAÇÃO - REFORMA DA SENTENÇA - RECURSO ESPECIAL - PRETENDIDA REFORMA - SENTENÇA DE 1º GRAU RESTABELECIDADA - RECURSO ESPECIAL CONHECIDO E PROVIDO EM PARTE.

I - Prevalece o entendimento na Seção de Direito Privado "de que tratando-se de relação de consumo, em que as autoras figuram inquestionavelmente como destinatárias finais dos serviços de transporte, aplicável é à espécie o Código de Defesa do Consumidor" (REsp538.685, Min. Raphael de Barros Monteiro, DJ de 16/2/2004).

II - **De igual forma, subsiste orientação da E. Segunda Seção, na linha de que "a ocorrência de problema técnico é fato previsível, não caracterizando hipótese de caso fortuito ou de força maior",** de modo que "cabe indenização a título de dano moral pelo atraso de voo e extravio de bagagem. O dano decorre da demora, desconforto, aflição e dos transtornos suportados pelo passageiro, não se exigindo prova de tais fatores" (Ag. Reg. No Agravo n. 442.487-RJ, Rel. Min. Humberto Gomes de Barros, DJ de 09/10/2006).

III - Recurso especial conhecido em parte e, nessa extensão, provido também em parte, para restabelecer-se a sentença de primeiro grau, fixada a indenização por dano material em R\$194,90 e, por seu turno, a relativa ao dano moral na quantia de R\$5.000,00, atualizáveis a contar da data da decisão do recurso especial"

(REsp 612.817/MA, Rel. Min. Hélio Quaglia Barbosa, j. 08/10/2007, destaques nosso).

Em casos análogos recentes, esta Colenda Câmara considera que, nas hipóteses de cancelamento de voo em razão de manutenção de aeronave não programada, a responsabilidade objetiva não é afastada:

TRANSPORTE AÉREO NACIONAL – AÇÃO DE INDENIZAÇÃO
POR DANO MORAL – CANCELAMENTO DE VOO –

MANUTENÇÃO NÃO PROGRAMADA - SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA – APELAÇÃO DO AUTOR – Cancelamento de voo em virtude de manutenção não programada da aeronave e que resultou na chegada ao destino mais 13 de horas após o horário inicialmente previsto – Responsabilidade objetiva da ré evidenciada, ante a falha na prestação dos serviços – Indenização por danos morais devida - Fixação de indenização em R\$ 2.000,00 – Sentença reformada. Recurso provido. (TJSP; Apelação Cível 1019961-66.2021.8.26.0003; Relator: Marino Neto; 11ª Câmara de Direito Privado; J: 08/04/2024)

Ação de indenização – Contrato de transporte aéreo internacional – As limitações constantes da Convenção de Montreal restringem-se à indenização por dano material – Cancelamento de voo – Hipótese em que a requerida sequer demonstrou a necessidade de manutenção da aeronave – Ainda que assim não fosse, a companhia aérea responde objetivamente por problemas técnicos na aeronave, uma vez que configuram fortuito interno, estando inseridos no risco da atividade desenvolvida – Chegada ao destino com dois dias de atraso – Ausência de prestação de auxílio material pela companhia aérea - Dano moral configurado – Manutenção da indenização fixada em primeiro grau – Recurso não provido. (TJSP; Apelação Cível 1081742-21.2023.8.26.0100; Relator: Renato Rangel Desinano; 11ª Câmara de Direito Privado; J: 27/02/2024)

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PESSOAS. Responsabilidade civil. Indenizatória de danos materiais e reparatória de danos morais. Cancelamento de voo. Sentença de improcedência. Apelação da autora. (1) Atraso de vinte e quatro horas para a chegada ao destino. Voo de Barcelona, Espanha, a Porto Seguro, Bahia. Problemas técnicos operacionais e necessidade de manutenção não programada na aeronave. Fortuito interno. Falha na prestação do serviço. Danos morais presumidos dos acontecimentos. Reparação.

Fixação em R\$5.000,00. Razoabilidade e proporcionalidade. [...] (3)
Recurso provido, em parte, para acolhimento da pretensão reparatória
de danos morais. (TJSP; Apelação Cível 1009187-43.2022.8.26.0002;
Relator: Gil Coelho; 11ª Câmara de Direito Privado; J: 18/08/2023).

Isto posto, faz-se mister tecer algumas considerações acerca do
propalado dano moral aduzido pelos autores.

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 dos artigos 734 e 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).

Em outros termos, um dos elementos essenciais do contrato de
transporte aéreo é justamente a celeridade esperada pelo consumidor, não podendo a
transportadora, por motivo interno à atividade empreendida, submeter seus
passageiros a atrasos consideráveis, como no caso em testilha.

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 inadimplemento 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).

In casu, os autores reconhecem a prestação dos deveres de assistência, embora questionem o valor do voucher de alimentação, de 24 dólares por dia, por passageiro.

De fato, o valor oferecido mostra-se insuficiente, de acordo com as máximas de experiências. Nesse sentido, destaco 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, diante da falha, ainda que parcial, na prestação adequada do dever de assistência, além do atraso em si considerado, nas condições acima mencionadas.

Sobreleva mencionar, por oportuno, no concernente aos danos morais, em sede de transporte aéreo internacional, diversamente da orientação quanto aos danos materiais, não há qualquer exclusão ou limitação ao dever de indenizar. Para a compreensão dessa distinção, faz-se mister tecer algumas considerações.

Em sede de trabalhos preparatórios de elaboração da Convenção de Montreal, na seara dos danos ressarcíveis, subsistiram amplos debates, suscitadores de controvérsias interpretativas, nos sistemas da *common law* e romano-germânico. Isso porque havia o temor de se incluir expressamente a figura do dano moral, máxime tendo em vista a natureza dos *punitive damages*, previstos naquele sistema, com ampla aplicação pelas Cortes dos Estados Unidos da América.

Referida lacuna normativa, embora necessária para a elaboração de um diploma legal uniforme com ampla adesão por vários países, não excluiu a indenização por danos morais, mormente em face do art. 29 da Convenção de Montreal, o qual autoriza expressamente as indenizações de caráter compensatório.

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 o homem 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, desígnios 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 Carmen 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, consequentemente, arbitrar o valor da indenização (Op. Cit., p. 206).

Portanto, a mencionada lacuna no 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* como adrede elucidado.

Estabelecido que a Convenção de Montreal não exclui a indenização por danos morais compensatórios, verifica-se, outrossim, que inexiste 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, no sentido de 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 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).

Acrescente-se que referido entendimento restou consolidado com o julgamento do Tema 1.240, que discutiu o conflito entre o Código de Defesa do Consumidor e as Convenções de Varsóvia e Montreal, no que diz com a reparação por dano moral decorrente da má prestação de serviço de transporte aéreo internacional.

O *leading case*, julgado pelo Tribunal Pleno, foi publicado em 03/03/2023, oportunidade em que se reafirmou, em sede de Repercussão Geral, a inaplicabilidade das Convenções de Varsóvia e de Montreal às hipóteses de danos extrapatrimoniais decorrentes de contrato de transporte aéreo internacional:

DIREITO CIVIL. 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.

(STF, RE 1394401 RG, Relator(a): Ministra Presidente, Tribunal Pleno, julgado em 15/12/2022, Processo eletrônico, Repercussão Geral Mérito DJe-039 DIVULG 02-03-2023 PUBLIC 03-03-2023, destaques nossos)

Outrossim, o Superior Tribunal de Justiça decidiu 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.” (STJ, REsp 1.584.465/MG, Terceira Turma, Rel. Min. Nancy Andrighi, j. 21/11/2018).

Com espeque nessas premissas, passo à avaliação da verba reparatória a título de danos morais compensatórios, a qual exige uma atividade parcimoniosa do magistrado, uma vez que inexistente uma tarifação prevista em lei para os abalos internos sofridos por determinado indivíduo. Devem ser levadas 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 (Nesse sentido, *Le Tourneau e Cadiet, Droit de la responsabilité*, Paris, Dalloz, 1998).

Nesse sentido, 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 arbitrado 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.** (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). (destaques nossos).

In casu, restou incontroverso o atraso de vinte e quatro horas suportado pelos autores, e o cumprimento, ainda que parcial, dos deveres de prestação de fornecimento de acomodação e refeição durante a pernoite. Cumpre

asseverar que, nesse ínterim, os autores passaram horas no aeroporto, à espera de uma resolução por parte da companhia aérea, sem terem sido prestados auxílio material ou de informação adequada ao consumidor. Para além disso, um dos autores é crianças, com idade de dois anos à época dos fatos, situação essa desgastante para sua família.

Com efeito, deve ser levado em consideração para fins de fixação da verba, o esforço, ainda que relativo, da ré em cumprir o seu dever de assistência, mediante o fornecimento de hospedagem e *vouchers* para alimentação durante o pernoite forçado.

Assim, frente às particularidades do caso concreto, reputo pertinente e adequada a fixação da verba indenizatória em R\$3.000,00, montante que se revela suficiente para compensar os abalos experimentados pelos autores, sem, contudo, proporcionar-lhe enriquecimento ilícito.

Sobreleva mencionar, por oportuno, que os autores não lograram êxito em demonstrar circunstâncias excepcionais que justificassem a fixação da indenização no pretendido valor de R\$20.000,00. Ademais, o montante ora fixado afigura-se consentâneo com o padrão adotado por esta Col. Câmara em casos análogos, especialmente considerando o cumprimento parcial dos deveres de assistência por parte da ré:

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. ATRASO DE VOO E PERDA DA CONEXÃO. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. Sentença de improcedência. Apelação somente da autora, pretendendo R\$8.000,00 de indenização. Voo: Lisboa – Uberlândia, com conexão em São Paulo. Atraso e perda da conexão. Realocação. Atraso global de 13 horas. Mera alegação de perda de compromisso profissional. Falta de prova dessa perda, bem como de ofensa a qualquer direito essencial. **Efeitos morais da violação do direito de embarcar e chegar ao destino no horário programado e falta de suporte material razoavelmente compensados pela concessão de indenização de R\$ 2.000,00.** Recurso provido (procedência do pleito indenizatório; porém, arbitrando-se valor inferior ao indicado). (TJSP;

Apelação Cível 1034607-13.2023.8.26.0003; Relator: José Wilson Gonçalves; 11ª Câmara de Direito Privado; J: 31/07/2024, destaques nossos)

INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS – TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL - PARCIAL PROCEDÊNCIA – PRETENSÃO DAS AUTORAS DE CONDENAÇÃO DA COMPANHIA AÉREA RÉ AO PAGAMENTO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS – CABIMENTO, EM MENOR EXTENSÃO – Alegação de atraso na chegada do voo de origem, vindo de Barcelona (Espanha), no aeroporto de conexão, em Lisboa (Portugal), que não foi impugnada expressamente pela ré em sua contestação, o que teria ocasionado a perda do voo de conexão pelas autoras. Ademais, há de se considerar a falha da empresa aérea ré ao permitir a compra de passagens como período ínfimo entre o pouso da aeronave do voo de origem e o embarque das autoras no voo de conexão. Autoras que permaneceram 06h30 no aeroporto de conexão, até embarcarem definitivamente rumo ao destino final, no Brasil, somado à ausência de comprovação de ter prestado a requerida às autoras alguma assistência material no íterim entre a hora prevista para o embarque das passageiros na respectiva aeronave e o efetivo momento em que isso ocorreu, o que era dever da empresa aérea (Art. 27 da Resolução nº 400/2016 da ANAC), razões pelas quais impõe-se a condenação da companhia aérea ré ao pagamento de indenização por danos morais em decorrência dos transtornos experimentados pelas autoras no episódio. **Valor indenizatório que, contudo, não pode atingir o valor pretendido pelas autoras (R\$ 20.000,00), que se mostra exagerado. Indenização fixada em R\$ 6.000,00 (R\$ 3.000,00 p/cada autora), quantia adequada ao caso e que não representa enriquecimento indevido da referida parte.** Recurso parcialmente provido. (TJSP; Apelação Cível 1007055-58.2023.8.26.0590; Relator: Walter Fonseca; 11ª Câmara de Direito Privado; J: 17/07/2024, destaques nossos)

Ante o exposto, pelo meu voto, **dou parcial provimento** ao recurso, para reduzir o valor arbitrado a título de indenização por danos morais para R\$9.000,00 (R\$3.000,00 para cada um dos autores), com correção monetária pela Tabela Prática do TJSP desde a data do presente acórdão e juros de mora de 1% ao mês a partir da citação, mantida a sucumbência da ré, em observância ao enunciado da Súmula nº 326 do Colendo Superior Tribunal de Justiça.

Em razão da sucumbência, a companhia aérea ré arcará com as custas e despesas processuais, além de honorários advocatícios aos patronos dos autores, arbitrados em 15% do valor da condenação, em razão da redução do valor da condenação.

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

Advirto, ainda, que, nos termos do art. 1.026, §2º, do Código de Processo Civil, a oposição de embargos declaratórios manifestamente protelatórios acarretará a condenação do embargante ao pagamento da multa correspondente.

MARCO FÁBIO MORSELLO

Relator