



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Registro: 2026.0000546937

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 1014097-35.2025.8.26.0576, da Comarca de São José do Rio Preto, em que são apelantes/apelados LATAM AIRLINES GROUP S/A e TAM LINHAS AEREAS S/A (LATAM AIRLINES BRASIL), são apelados/apelantes MAURO ANDRÉ FERNANDES DA SILVA, HENRIQUE MARTINS FERNANDES, HELENA MARTINS FERNANDES e ALINE KLEER DA SILVA MARTINS.

ACORDAM, em sessão permanente e virtual da 37ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: **Deram parcial provimento ao recurso da parte autora e negaram provimento ao recurso da ré, e lhe majoraram os honorários advocatícios, V.U.**, de conformidade com o voto do relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Desembargadores PEDRO KODAMA (Presidente) E DANIEL BLIKSTEIN.

São Paulo, 10 de junho de 2026.

JOSÉ WAGNER DE OLIVEIRA MELATTO PEIXOTO

Relator(a)

Assinatura Eletrônica

Apelação nº 1014097-35.2025.8.26.0576

Apelantes e reciprocamente apelados: Latam Airlines Group S/A e Mauro André Fernandes da Silva e outros

Comarca: São José do Rio Preto - 9ª Vara Cível

Juiz de 1º Grau: Alexandre Zanetti Stauber

Órgão de 2º grau: 37ª Câmara de Direito Privado

Relator: JOSÉ WAGNER DE OLIVEIRA MELATTO PEIXOTO

Voto nº 36238

DIREITO DO CONSUMIDOR - CONTRATOS DE CONSUMO - TRANSPORTE AÉREO NACIONAL – Ação de indenização por danos materiais e morais – Sentença de parcial procedência – Passagens adquiridas para os voos de São José do Rio Preto (SJP) a Porto Seguro (BPS), com conexão em São Paulo (GRU) - Cancelamento do primeiro voo em decorrência de manutenção não programada – Trajeto realizado pelos autores, com veículo próprio para evitar perda da conexão - Remarcação do segundo voo que sairia de São Paulo (GRU) às 15h para às 23h45min, por readequação da malha aérea – Opção dos autores (adultos e crianças) pela realocação em voo com embarque no dia seguinte, às 7h10, ensejando atraso de mais de 16 horas na chegada ao destino final - Evento não enquadrado como excludentes diante do CDC, art. 14, § 3º, II, e CC, art. 734 e 737 – Fortuito interno caracterizado – Prestação de serviço defeituoso – Perda de diária de aluguel de veículo e de imóvel de temporada – Dano material, configurado – Pedido de indenização das despesas com combustível, pedágios, alimentação e estacionamento decorrentes do trajeto de ida a São Paulo (GRU) por via terrestre, com veículo próprio – Cabimento – Remarcação de voo com diferença superior a 4 horas, ocasionando perda da conexão, configura solução desproporcional e irrazoável – Dano material comprovado – Indenização devida - Reembolso das milhas utilizadas para aquisição de passagens não utilizadas para os trechos São José do Rio Preto (SJP) a São Paulo (GRU) cabível, e de São Paulo (CGH) a São José do Rio Preto (SJP) incabível - Dano material parcial - Situações

objetivas do atraso de voo que extrapolam a seara do mero dissabor e caracterizam dano moral – Responsabilidade e obrigação de indenizar – Valor indenizatório condizente com o evento danoso – Juros de mora – Incidência da citação – Sentença mantida – **Recurso da parte autora parcialmente provido e o da ré desprovido e lhe majorados os honorários advocatícios (NCPC, art. 85, §11).**

Trata-se de recursos de apelação e adesivo interpostos em face da r. sentença proferida em 03/10/2025 (fls. 154/165), de relatório adotado, que “*julgo[u] parcialmente procedentes os pedidos, em consequência, exting[uiu] esta ação, com resolução do mérito, nos termos do art. 487, inciso I, do Código de Processo Civil, para: I) CONDENAR a requerida ao pagamento de indenização por danos materiais na quantia de R\$ 1.739,05 (mil setecentos e trinta e nove reais e cinco centavos). O valor deverá ser corrigido monetariamente desde a data do efetivo desembolso e acrescido de juros moratórios desde a data da citação. Deverão ser aplicados os seguintes índices e taxas: Antes da vigência da Lei nº 14.905/24 o índice de correção monetária será a Tabela Prática do Tribunal de Justiça e os juros moratórios legais de 1% ao, conforme previsto no artigo 161, parágrafo 1º, do CTN c/c a antiga redação do artigo 406 do CC. Após a vigência da Lei nº 14.905/24 até a data do pagamento o índice de correção monetária a ser utilizado é o IPCA (artigo 389, parágrafo único, do CC) e os juros moratórios legais corresponde ao percentual decorrente da subtração da Taxa SELIC do índice IPCA (nova redação do artigo 406, parágrafo 1º, do CC e Resolução CMN nº 5.171, de 29 de agosto de 2.024); e, II) CONDENAR a ré ao pagamento de indenização por danos morais no valor de R\$ 5.000,00 para cada um dos autores. A partir da prolação da sentença, até a data do pagamento, o valor deverá ser corrigido monetariamente pelo IPCA (artigo 389, parágrafo único, do CC, com a nova redação dada pela Lei nº 14.905/24) e acrescido de juros moratórios, os quais são fixados no percentual decorrente da subtração da Taxa SELIC do índice IPCA (artigo 406, parágrafo 1º, do CC e Resolução CMN nº 5.171, de 29 de agosto de 2.024). Nesse sentido a Súmula 362 do STJ: A correção monetária do valor da indenização do dano moral incide desde a data do arbitramento. Assim, tendo em vista as sucumbências suportadas, que são objetivas e não admitem compensação (artigo 85, parágrafo*

14º, do CPC): a) arcará a ré com o pagamento das custas, despesas processuais e honorários advocatícios, ora arbitrados, de acordo com o artigo 85, §§ 6º e 8º, do Código de Processo Civil, em 10% sobre o valor da condenação; e, b) arcarão os autores com os honorários advocatícios do patrono da ré referente a parte do pedido julgado improcedente, ora fixados, de acordo com o art. 85, parágrafo 6º e 8º, do Código de Processo Civil, em 10% sobre o valor atribuído ao pedido rejeitado (diferença entre os danos materiais pleiteados e os acolhidos)”.

Apela a ré (fls. 126/132) alegando, em síntese, que “a matéria debatida se refere a transporte aéreo nacional que, portanto, possui legislação própria - qual seja, o Código Brasileiro de Aeronáutica, devendo operar-se o princípio da especialidade”; que “diante da necessidade de manutenção não programada da aeronave, a legislação abriga as hipóteses de alteração, atraso ou cancelamento de voo sob o manto do caso fortuito e da força maior, conforme o artigo 393, parágrafo único e 737 do Código Civil, excluem a responsabilidade da transportadora”; que “quando da ocorrência da alteração, tendo atingido o voo dos Apelados, a própria Companhia Aérea cumpriu com seu dever de informação, comunicando-o da referida alteração e também providenciando, acomodação desta para o primeiro voo disponível para o trajeto desejado”; que “alterações de malha aérea fogem ao controle da Ré, posto que são realizadas pelos órgãos superiores competentes para a organização e adequação do transporte aéreo como um todo”; que “a Apelante prestou todas as informações e realocação aos Apelados, bem como prestou as todas as assistências necessárias, visando minorar os supostos danos suportados”; que “Não obstante os fatos narrados na inicial, não existem, no caso em tela, quaisquer dos elementos da responsabilidade civil – o que, conseqüentemente, demonstra que não há motivos para que exista qualquer tipo de indenização”; que “é nítido que o ocorrido com a parte Apelada não gerou nenhum tipo de dano, podendo se falar ainda com muita dificuldade em, no máximo, mero aborrecimento da parte Autora”; que a “suposta perda de diárias de aluguel de carro e do imóvel, também não deve prosperar, não decorre diretamente do cancelamento, mas da decisão dos autores de remarcar para o dia seguinte.”; que “A Ré não tem responsabilidade sobre contratos terceiros (aluguel de imóvel/carro)

celebrados pelos autores, que poderiam: Negociar a extensão da diária diretamente com o locador; e optar por voos alternativos no mesmo dia (como oferecido)”. Pede provimento do recurso com improcedência da ação ou, subsidiariamente, redução do dano moral.

Recurso adesivo da parte autora (fls. 212/222) visando à reforma parcial da sentença exclusivamente no tocante à indenização material, para que seja reconhecido o direito à recomposição econômica das milhas despendidas; com a *“restituição das 7.000 milhas e os R\$ 684,64 pagos em taxas; i. Alternativamente, a conversão das milhas em dinheiro, conforme site da própria Apelada, resultando em R\$ 7.000,00, além das taxas; b. A restituição de todos os gastos tidos com o combustível, pedágios, alimentação e estacionamento que os Apelantes tiveram que desembolsar no deslocamento terrestre, no total de R\$ 1.903,60, conforme comprovantes juntados na inicial; c. Majoração dos honorários de sucumbência, nos termos do art. 85, §11º, CPC”*.

Contrarrazões da ré às fls. 228/236 e da parte autora às fls. 203/211.

É o relatório.

Recursos conhecidos. Presentes os pressupostos de admissibilidade recursal. Partes legítimas e regularmente representadas. A apelação da ré, interposta em 28/10/2025, é tempestiva e preparada (fls. 197/198). O recurso adesivo da parte autora, interposto em 15/11/2025, é tempestivo e após intimação para complementação, preparado (fls. 223/224 e 246/247).

A sentença está proferida com a fundamentação que segue copiada: *“(…) O Código de Defesa do Consumidor resulta das metas desenvolvidas pela Política Nacional das Relações de Consumo previstas na Constituição Federal (artigo 5º, inciso XXXII, e artigo 170, inciso V, da C.F.) e configura mecanismo de proteção ao consumidor que objetiva resgatar o equilíbrio das relações de consumo em que, quase sempre, alguém atua por interesse frente a outrem, que age por necessidade. Observado o caso concreto, verifico que o contrato em questão configura típico produto de massa, perfeitamente enquadrado nas hipóteses de proteção da legislação consumerista, em que se verifica verdadeira subordinação*

dos contratos de adesão, com cláusulas estandarizadas, oferta homogênea, etc. Dessa forma, aplicável ao caso a responsabilidade objetiva pelo fato do serviço, nos termos do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor. Pela teoria do risco do negócio, todo aquele que se disponha a exercer alguma atividade no campo de fornecimento de serviços, tem o dever de responder pelos fatos resultantes do empreendimento, independentemente de culpa. A responsabilidade decorre do simples fato de dispor-se alguém a executar determinados serviços e o defeito do serviço é um dos pressupostos da responsabilidade por danos nas relações de consumo. Como decorrência da responsabilidade objetiva do prestador do serviço, para que ele possa se desonerar da obrigação de indenizar, deve provar, que, tendo prestado o serviço, o defeito inexistente, ou, a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro (parágrafo terceiro, inc. I e II, do artigo 14, do CDC). O artigo 265, inciso II, do Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe que o transportador responde pelos danos decorrentes de atraso no transporte aéreo contratado. Incontroverso o atraso do voo remarcado em 16 (dezesesseis) horas (saída de SP seria no dia 10/02/2025 às 15h10min mas acabou sendo dia 11/02/2025 às 07h10min – fls. 19 e 41), posto que não impugnado especificamente pela ré em sua contestação. O artigo 230 do mesmo diploma estabelece um prazo de tolerância de 04 (quatro) horas. A fixação desse prazo é motivo de crítica por parte da doutrina, sendo muitas vezes desconsiderado por decisões judiciais, as quais tomam por base a análise do caso concreto e as causas que concorreram para o ocorrido. Nesse sentido: Inexistindo, destarte, critério fixo e rígido para a apreciação do dano, que se coaduna com a análise da situação apresentada por cada usuário do transporte em particular, é evidente que caberá ao juízo mensurar referidos fatos com fulcro na razoabilidade, aferindo, pois, outrossim, os horários divulgados e a duração usual do referido voo para aquela rota, em cotejo com eventual eximente alegada pelo transportador ... Por tais razões, discordamos, e. g., da fixação de limite temporal de quatro horas, na seara do transporte aéreo doméstico, para fins de configuração de hipótese de atraso indenizável. (MARCO FÁBIO MORSELLO, Responsabilidade civil no Transporte Aéreo, Ed. Atlas, p. 175) De qualquer forma, descabida a referida discussão no caso concreto, tendo em vista que o atraso foi bem superior a 04 (quatro) horas. Apesar de a força maior e o caso fortuito não terem sido arrolados expressamente nos

incisos do retro mencionado artigo 14, parágrafo 3º, do CDC como causa excludente da responsabilidade objetiva, grande parte da doutrina e da jurisprudência entendem que referidas hipóteses configuram causas excludentes da responsabilidade do fornecedor. Isso porque, o acontecimento pode não guardar nenhuma relação com a atividade do fornecedor, sendo completamente estranha ao produto ou serviço, não havendo que se falar na existência do nexo causal. Outrossim, ainda que assim não fosse, não é a demandada isenta de prestar assistência material aos passageiros, o que, conforme se extrai dos autos, de fato, não foi feito. Com efeito, tal situação deve ser considerada como típico caso de fortuito interno. Fortuito é sinônimo de casual, acidental, o que constitui obra do acaso, e não de conjuntura previsível dos acontecimentos. Por caso de força maior entende-se, preferentemente, o evento que, embora previsto em abstrato, ou em concreto, é superior às forças humanas. É fato a que o homem não pode resistir, mesmo que queira são os "atos de Deus". E a necessidade de manutenção na aeronave que realizaria o voo (1º voo) e mudança na malha aérea (2º voo) não se enquadram ao conceito de caso fortuito ou força maior, mas sim de fortuito interno. Conforme lição de SÉRGIO CAVALIERI FILHO sobre o denominado fortuito interno: Entende-se por fortuito interno o fato imprevisível, e, por isso mesmo inevitável, que se liga à organização da empresa, que se relaciona com os riscos da atividade desenvolvida pelo transportador. O estouro de um pneu do ônibus, o incêndio do veículo, o mal súbito do motorista, etc., são exemplos de fortuito interno, por isso, não obstante imprevisíveis, estão ligados à organização do negócio explorado pelo transportador ... Pois bem, tão forte é a presunção de responsabilidade do transportador, que nem mesmo o fortuito interno o exonera do dever de indenizar; só o fortuito externo, isto é, o fato estranho à empresa, sem ligação alguma com a organização do negócio. (Programa de Responsabilidade Civil, pág. 292). Sendo assim, entendo que o atraso de cerca de 16 (dezesseis) horas de atraso ultrapassam o mero aborrecimento da vida moderna ou simples percalços a que estão sujeitas todas as pessoas inseridas em uma sociedade. Dessa forma, não há como deixar de reconhecer a existência de abalo moral impingido aos autores passível de reparação pecuniária. Resta fixar-se o quantum indenizatório, tendo os autores pleiteado o valor de R\$ 8.000,00 para cada. A discussão, tanto na doutrina

quanto na jurisprudência, acerca dos critérios para a reparação do dano moral é ampla. Renomados doutrinadores já se manifestaram sobre o assunto e divergências existem acerca da adoção de um sistema aberto ou tarifado de fixação, do caráter dúplice com base o binômio compensação-punição ou da prevalência do caráter compensatório e até mesmo, o desestímulo que deveria se dar na jurisprudência ao chamado punitive damages, presente nos Estados Unidos. Ao contrário dos danos materiais que são matematicamente aferíveis, os valores ditos morais situam-se em outra dimensão. Nesse sentido, apresenta caráter lenitivo, e nos dizeres de CAIO MARIO PEREIRA DA SILVA: o ofendido deve receber uma soma que lhe compense a dor ou o sofrimento, a ser arbitrada pelo Juiz, atendendo as 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. (Direito Civil, vol. 5) O insigne professor RUI STOCO, em sua obra Responsabilidade Civil e sua interpretação jurisprudencial, cita o jurista argentino Roberto Brebbia, o qual já sinalizava para alguns elementos básicos que devem ser levados em conta na fixação do reparo: a gravidade objetiva do dano, a personalidade da vítima (situação familiar e social, reputação), a gravidade da falta (conquanto não se trate de pena, a gravidade e mesmo a culpa da ação implica a gravidade da lesão), a personalidade (as condições) do autor do ilícito. (Ed. RT, 4ª Edição, p. 762) Por fim, na obra retro citada a transcrição de escritos do professor CARLOS ALBERTO BITTAR, que realizou valiosos estudos sobre o tema: Deve-se, pois, confiar à sensibilidade do magistrado a determinação da quantia devida, obedecidos aos pressupostos mencionados. O contato com a realidade processual e a realidade fática permite-lhe aferir o valor adequado à situação concreta. (Responsabilidade Civil e sua interpretação jurisprudencial, 4ª Edição, Ed. RT, p. 764). Concluindo, apesar de possuir parâmetros estabelecidos em leis ou decisões jurisprudenciais, o julgador deve, ainda, atentar para o caso sub examine para estabelecer o valor da indenização, devendo encontrar o valor compatível com as lesões havidas. Sendo assim, considerando as circunstâncias em que ocorreram os danos, suas repercussões, a condição da parte autora e o seu sofrimento, bem como as condições da requerida, recomendam como razoável o arbitramento da quantia de R\$ 5.000,00 para cada autor. Contudo, não assiste razão aos autores com

relação aos danos materiais referentes às despesas com combustível, pedágio e estacionamento, pois o voo foi remarcado e, em que pese com atraso de 16 horas, fato é que seria fornecido o transporte aéreo contratado desde o primeiro momento (trecho com saída desta cidade de São José do Rio Preto com destino a São Paulo – fl. 02). Portanto, em face de eventual descontentamento com o atraso e interesse em chegar ao destino de forma mais célere, não pode ser imputado a ré o custeio do referido transporte, pois realizada a realocação em outro voo, restando apenas configurados os danos morais acima fundamentados. Na mesma linha os gastos com alimentação, pois foram realizados nos trechos das viagens de carro feita, de modo que deveriam ter aguardado o novo agendamento e solicitado à companhia ré os vouchers de alimentação. Já com relação ao reembolso das milhas, inviável o pedido de conversão em pecúnia diante da ausência de mecanismo seguro capaz de proceder à valoração dos pontos em dinheiro em espécie. Neste sentido: APELAÇÃO – AÇÃO INDENIZATÓRIA – Transporte aéreo internacional – Aquisição de bilhetes em plataforma de milhagens – Sentença de procedência – Insurgência da ré – Retificação do polo passivo e preliminar de ilegitimidade afastadas – Mérito – Falha na prestação do serviço reconhecida – Autora comprovou que, muito embora tenha adquirido as passagens, os bilhetes não foram disponibilizados na plataforma administrada pela ré – Requerida que não se desincumbiu do ônus de comprovar fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito da autora – Impugnação da ré à gravação de tela apresentada pela autora veiculada de forma inovadora nesta seara recursal, o que não se pode admitir – Danos materiais comprovados – Necessidade de restituição das milhas despendidas com a aquisição das passagens que não foram disponibilizadas – Impossibilidade de conversão das milhas em pecúnia ante a ausência de mecanismo seguro capaz de proceder à valoração dos pontos em dinheiro em espécie – Danos morais não configurados – Sentença parcialmente reformada – RECURSO PROVIDO EM PARTE. (TJ-SP - Apelação Cível: 10473162620238260506 Ribeirão Preto, Relator.: Ana Catarina Strauch, Data de Julgamento: 17/09/2024, 37ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 17/09/2024) (g.m.) Ademais, em que pese as passagens terem sido disponibilizadas aos autores, o trecho somente não foi realizado por escolha dos requerentes, que optaram por alugar um carro e segui-lo

via terrestre, conforme acima fundamentado. Por fim, com relação à diária perdida da casa alugada em Trancoso, no montante de R\$ 1.333,33 (fl. 07), e a respeito da diária do carro alugado, no valor de R\$ 405,72 (fl. 08), melhor sorte assistem aos autores, pois somente perderam as diárias em razão do atraso nos voos contratados (...)”.

Necessário, por salutar, consignar que no julgamento em 25/05/2017 do RE 636.331/RJ, sob a relatoria do ministro Gilmar Mendes, fixou-se entendimento no sentido da inaplicabilidade do CDC no transporte aéreo internacional, como no tópico que segue reproduzido:

“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”.

Entrementes, aludido julgado superior cuida apenas da indenização material tarifada, de modo que prevalece em relação ao dano moral o entendimento que vem sendo aplicado, da também incidência do CDC em detrimento da incidência exclusiva das convenções internacionais.

A Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, promulgada em nosso ordenamento jurídico pelo Decreto nº 5.910/2006, prevê expressamente a responsabilidade decorrente de atraso de voo aéreo internacional:

“Artigo 19 – Atraso. O transportador é responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga. Não obstante, o transportador não será responsável pelo dano ocasionado por atraso se prova que ele e seus prepostos adotaram todas as medidas que eram razoavelmente necessárias para evitar o dano ou que lhes foi impossível, a um e a outros, adotar tais medidas”.

Incontroverso nos autos que a parte autora adquiriu junto à companhia aérea ré, passagem de São José do Rio Preto (SJP) a Porto Seguro (BPS), com conexão em São Paulo (GRU), com embarque no dia 10/02/2025, às 10h20; chegada às 11h30 do mesmo dia em São Paulo (GRU) e embarque ao destino às 15h10 (fls. 39/41). O primeiro voo foi cancelado em decorrência manutenção não programada, e oferecida realocação em voo com saída as 17h40 (fls. 02), para não perder a conexão optou a parte ativa por realizar o trajeto com veículo próprio e, no aeroporto de São Paulo (GRU) foram informados que o voo das 15h10 fora remarcado para às 23h45, com previsão de chegada às 01h40 do dia 11/02/2025; a parte autora houve por bem recusar o voo, sendo realocada no voo com saída às 07h55 do dia 11/02/2025, tendo chegado a seu destino mais de 16 horas depois do originalmente contratado.

A relação existente entre passageiro e empresa de transporte aéreo encontra-se albergada pelo Código de Defesa do Consumidor com incidência de suas normas e de seus princípios, com força obrigatória, afora o regramento específico do CC, artigos 734 a 742, e do CBA.

Problemas relativos à manutenção não programada não pode ser equiparado a fortuito interno, caso então que decorre do risco inerente ao negócio explorado pelas empresas aéreas. Não há nessa situação caracterização da excludente da responsabilidade objetiva, nos termos do que dispõe o art. 14, § 3º, II, do Código de Defesa do Consumidor, respondendo a transportadora objetivamente, consoante prevê expressamente o *caput* da disposição:

“O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação de serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fricção e riscos”

O artigo 21 da Resolução 400, de 13 de dezembro de 2016, da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), regra que:

“Art. 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 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”.

E, nem pelo disposto nos artigos 26 e 27, também da Resolução 400/2016, da ANAC, nos casos de atraso, cancelamento ou interrupção de voo assim como preterição de passageiro, que está assegurado ao passageiro direito de receber do transportador a devida assistência material:

“Art. 26. A assistência material ao passageiro deve ser oferecida nos seguintes casos: I - atraso do voo; II - cancelamento do voo; III - interrupção de serviço; ou IV - preterição de passageiro”

“Art. 27. A assistência material consiste em satisfazer as necessidades do passageiro e deverá ser oferecida gratuitamente pelo transportador, conforme o tempo de espera, ainda que os passageiros estejam a bordo da aeronave com portas abertas, nos seguintes termos: I - superior a 1 (uma) hora: facilidades de comunicação; II - superior a 2 (duas) horas: alimentação, de acordo com o horário, por meio do fornecimento de refeição ou de voucher

individual; e III - superior a 4 (quatro) horas: serviço de hospedagem, em caso de pernoite, e traslado de ida e volta. §1º. O transportador poderá deixar de oferecer serviço de hospedagem para o passageiro que residir na localidade do aeroporto de origem, garantido o traslado de ida e volta. §2º. No caso de Passageiro com Necessidade de Assistência Especial - PNAE e de seus acompanhantes, nos termos da Resolução nº 280, de 2013, a assistência prevista no inciso III do caput deste artigo deverá ser fornecida independentemente da exigência de pernoite, salvo se puder ser substituída por acomodação em local que atenda suas necessidades e com concordância do passageiro ou acompanhante. §3º. O transportador poderá deixar de oferecer assistência material quando o passageiro optar pela reacomodação em voo próprio do transportador a ser realizado em data e horário de conveniência do passageiro ou pelo reembolso integral da passagem aérea”.

No caso, como já acima fundamentado, o atraso do voo importou em chegada ao destino com mais de 16 horas após o horário previsto, e 12 horas após o decurso do prazo de 4 horas estipulado na regra administrativa da ANAC, sem adequada assistência material.

O retro contexto fático demonstra e prova que a aérea falhou na prestação de seus serviços, dando causa ao ocorrido que ultrapassou a seara do mero aborrecimento, inegáveis os reflexos negativos no íntimo do passageiro, resultando caracterizado indubitável dano moral que se aquilata inclusive pela regra da experiência comum do NCPC, artigo 375, configurando dano moral passível da indenização que assegura a CF, artigo 5º, X, de responsabilidade e obrigação da transportadora

A indenização por dano moral é arbitrada em conformidade com as circunstâncias e consequências do evento danoso, no detalhe a extensão do dano (CC, art. 944), observando-se compensar o lesado e desestimular o que lesa,

sem proporcionar enriquecimento via ação, o que, aliado aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, reputo adequado o valor de R\$ 5.000,00, incapaz de causar enriquecimento indevido para aquele que o recebe e de causar grande impacto econômico-financeiro para aquele que tem o dever de indenizar.

O valor comporta atualização monetária pelo índice IPCA/IBGE, nos termos do parágrafo único do artigo 389, do Código Civil, na alteração promovida pela Lei nº 14.905/2024, da data da sentença, a do arbitramento (STJ, Súmula 362), e acrescendo-se juros de mora pela taxa SELIC, menos a correção monetária, conforme metodologia e ato do BACEN, consoante os termos do artigo 406, também do Código Civil, na alteração pela Lei nº 14.905/2024, a contar da citação (CC, artigo 405), diante da natureza contratual do evento danoso, ocorrido no âmbito do contrato de transporte aéreo.

Em sendo assim, patente o dever indenizatório pelos prejuízos materiais suportados e comprovados pela parte autora, consistente na diária perdida do imóvel de temporada alugado, no valor de R\$ 1.333,33 (fls. 27/38), e do carro alugado R\$ 405,72 (fls. 23/25), que ficou impossibilitada de usufruir, como acolhido na sentença.

E, respeitado o entendimento de origem, patente também o dever indenizatório das despesas realizadas com o deslocamento de São José do Rio Preto (SJP) a São Paulo (GRU), com combustível (R\$ 255,00 - fls. 47/50), pedágios (R\$ 17,10, R\$ 11,87, R\$ 19,76, R\$ 6,08, R\$ 10,07, R\$ 8,70, R\$ 11,40, R\$ 12,80 e R\$ 13,00 - fls. 43), alimentação (R\$ 93,50, R\$ 83,50 - fls. 51, 53) e estacionamento (R\$ 35,00 – R\$540,00 - fls. 64/67), suportadas e comprovadas pela parte autora. Isto porque o voo original de São José do Rio Preto (SJP) a São Paulo (GRU) foi cancelado, e os passageiros realocados para voo com saída mais de 4 horas de diferença e que ensejaria a perda da conexão, de modo que desarrazoada a solução oferecida pela empresa aérea.

Por outro lado, comporta também acolhimento o pedido de restituição ou de reembolso das milhas utilizadas para a aquisição das passagens de ida de São José do Rio Preto (SJP) a São Paulo (GRU), não utilizada justamente pelo

cancelamento indevido do voo, respondendo a aérea pela integralidade do prejuízo a que deu causa. Em caso de reembolso o valor das milhas comporta a atualização e os juros de mora acima já definidos.

Descabe restituição ou reembolso das milhas do trecho de volta de São Paulo (CGH) a São José do Rio Preto (SJP), uma vez que o deslocamento por via terrestre, em veículo particular, decorreu de opção exclusiva da parte autora.

Nessa quadra o recurso da parte autora é parcialmente provido e o da ré desprovido, seguindo a sentença parcialmente modificada para condenação da ré a pagar indenização à parte autora dos danos materiais acima reconhecidos.

E, por apresentadas contrarrazões pela parte autora, majoro os honorários advocatícios da ré para 15% (NCPC, art. 85, §11).

Anoto ainda entendimento pacífico de que o órgão julgador não está obrigado a citar todos os artigos de lei ordinária, infraconstitucional, ou da Constituição Federal para fins de prequestionamento, no que se consideram automaticamente prequestionadas todas as disposições legais discutidas nos autos.

Na temática o Colendo Superior Tribunal de Justiça estabelece que: *“São numerosos os precedentes nesta Corte que tem por ocorrente o prequestionamento mesmo não constando do corpo do acórdão impugnado a referência ao número e à letra da norma legal, desde que a tese jurídica tenha sido debatida e apreciada”* (Rec. Esp. 94.852, SP, Rel. Min. Fontes de Alencar, DJ 13.09.99, pg.1088).

Diante do exposto, pelo meu voto, **dou parcial provimento ao recurso da parte autora; e, nego provimento ao recurso da ré e lhe majoro os honorários advocatícios.**

JOSÉ WAGNER DE OLIVEIRA MELATTO PEIXOTO
Relator
(assinatura eletrônica)